Armando Boscolo
Il Comandante
SALVATORE
TODARO
giovanni volpe editore

ARMANDO BOSCOLO

COMANDANTE SALVATORE TODARO

VOLPE

DELLO STESSO AUTORE

Fame in America (prima edizione 1954, seconda edizione 1965)

 Giovanni Volpe Editore in Roma, Via Michele Mercati, 51 - Telefono 875820

I

Nelle licenze brevi arrivava vestito della sua elegante divisa di accademista, con al fianco lo spadino dorato che accendeva anche di più le nostre fantasie di ragazzi, chiusi nella vita limitata del piccolo borgo, dove le notizie arrivavano — quando arrivavano — soltanto con qualche copia del « Gazzettino » [1] e della « Domenica del Corriere ».

Sottomarina, a quel tempo, era una stretta striscia di terra che si stendeva tra mare e laguna, tagliata dal mondo come un'isola lontana dal Continente poiché alla terraferma si arrivava soltanto seguendo un viottolino tracciato in mezzo agli orti, mentre a Chioggia si poteva andare esclusivamente con la barca a vela.

Una volta alla settimana lo spettacolo cinematografico. Era allestito in un locale, ricavato da un magazzeno, fumoso e maleodorante, dove il Demetrio, procaccia ufficiale del paese, si trasformava — per l'occasione — in lettore delle didascalie del film muto, allo scopo di permettere la comprensione della pellicola anche ai tanti analfabeti che assistevano alla proiezione.

[1] « Il Gazzettino » è un vecchio giornale quotidiano che si pubblica ancora — a Venezia — e che a Sottomarina arrivava a mezzo barca, ma non sempre, in funzione delle condizioni atmosferiche e delle acque.

I Todaro erano arrivati a Sottomarina durante la prima grande guerra, seguendo i trasferimenti del capofamiglia, che era maresciallo d'artiglieria. Giovanni Todaro, che aveva sposato la ferrarese Rosina Ruggeri, per ragioni del suo servizio era stato in giro un po' per tutta Italia, tanto vero che il primo figliuolo era venuto ad allietare l'amorevole unione addirittura mentre i giovani coniugi si trovavano a Messina. Nell'isola mediterranea era nato, il 16 settembre 1908, Salvatore Luigi Gustavo Maria.

Sfuggiti al disastroso terremoto, i Todaro dovettero trasferirsi da Messina al Nord, in una delle isole della Laguna Veneta, poiché il capofamiglia era stato destinato al forte costiero di San Pietro in Volta. Qui, nacquero i fratelli di Salvatore: Carlo Alberto nel 1911 e Gino nell'anno successivo.

A San Pietro in Volta Salvatore frequentò la prima elementare, nell'anno scolastico 1913-14, ed era in seconda classe quando scoppiò la guerra che doveva portare la famiglia Todaro a Sottomarina, dove papà Giovanni era stato destinato in servizio presso il Forte Penzo, una difesa costiera risalente ai tempi napoleonici e sistemata in funzione antinave.

Salvatore frequentò la terza elementare a Sottomarina; la quarta classe — poiché nel piccolo borgo l'istruzione si fermava al grado minimo — dovette invece frequentarla a Chioggia, andando avanti e in dietro con le barche a vela in servizio pubblico tra i due centri lagunari. Quando venne la tragica rotta di Caporetto, e Sottomarina finì per trovarsi troppo vicina al fronte, papà Todaro decise di trasferire la

famiglia in posto più sicuro, a Ferrara, presso i parenti della moglie. A Ferrara, nell'anno scolastico 1917-18, Salvatore frequentò la quinta elementare.

Poi, venne il ritorno a casa. Salvatore fu iscritto alle scuole tecniche di Chioggia. Nel giugno 1921, dopo i tre corsi previsti per questo tipo di scuola, Salvatore conseguì la licenza con bellissimi voti.

La vita semplice ed esemplare del padre, che conosceva soltanto disciplina e rettitudine, aveva intanto deciso Salvatore a scegliere la carriera militare per cui, conclusi gli studi tecnici, egli si preparò per l'ammissione all'Accademia Navale di Livorno.

Soprattutto in questo periodo — papà Todaro nel frattempo era stato destinato alla custodia permanente del Forte Penzo, ormai in disarmo — a Salvatore fu vicino monsignor Umberto Voltolina. Un prete di cui ognuno di noi, e tutti lo avemmo come consigliere, conserva un ricordo eccezionale, un prete che anche nei momenti più tristi ha saputo conciliarci con la vita e con la religione. Era parroco di Sottomarina, di una bontà e di una generosità senza limiti, viveva — con una anziana sorella — nei locali angusti della canonica fredda, umida, disadorna, dove occorreva il sole d'estate per portare un po' di calore. Monsignor Voltolina dava tutto ai poveri e non di rado finiva per non avere letteralmente abbastanza da mangiare per la sorella e per sé. Amava i ragazzi come non ho mai visto: ci seguiva nelle nostre fatiche scolastiche, nelle nostre traversie di salute, nei nostri giuochi. Quando ci riuniva, raccontava gli episodi della Bibbia e del Vangelo come fossero favole,

e noi stavamo ad ascoltarlo per ore e ore, seduti sulle panche dure della povera grande chiesa di Sottomarina, intabarrati sino agli occhi per difenderci dal freddo.

Anche Salvatore era stato ore e ore ad ascoltare monsignor Voltolina, ma adesso che era più grandicello, adesso aveva capito ancor meglio la missione che svolgeva questo santo prete, il quale sapeva anche raccogliere i sogni e le speranze del ragazzino che si stava preparando per entrare in Accademia e pensava alle navi che solcavano i mari del mondo, e pensava alle crociere più ardite, alla vita di bordo.

Salvatore fece il suo ingresso all'Accademia navale di Livorno, il 9 novembre 1923, quale allievo di vascello nella prima classe.

Ecco alcuni compagni di corso di Salvatore Todaro: Berengan, Borghese, Cavicchio, Del Greco, Fecia di Cossato, Ferrauti, Giudice, Grossi, Picchio, Pilli, Pittoni, Romei, Spigai, Tosoni, Zelich. Molti di questi nomi alla fine dell'ultimo conflitto mondiale non hanno più risposto all'appello, rimasti per sempre sulle vie del sacrificio per l'onore di una Patria non sempre memore. Un corso eccezionale, che avrebbe finito per annoverare addirittura nove medaglie d'oro.

In Accademia, il giovane Salvatore fece i suoi corsi regolari essendo promosso sempre nella prima sessione, anzi, per merito, a partire dal 23 marzo 1925 — cioé mentre era in seconda classe — ottenne la riduzione a metà della retta ordinaria.

In quel tempo conobbe anche una giovanetta che era poco più di una bambina, Rina Anichini, con la

quale si legò quasi subito di un affetto che doveva portare al matrimonio e a Salvatore intanto dava un motivo in più per le poche ore di libera uscita.

Durante il periodo d'Accademia, ogni anno, dal luglio all'ottobre, Todaro poté compiere l'imbarco previsto per gli allievi. Nel 1924 fu sul « Ferruccio », quindi, sul « Vespucci » e negli ultimi due anni sul « Pisa ».

Il 16 settembre 1925 fu arruolato come volontario nel C.R.E.M. [2] con una ferma di quattro anni.

Il 1° novembre 1927, con la promozione alla quinta e ultima classe, gli venne la nomina ad aspirante guardiamarina. Finalmente, il 9 luglio 1928, Salvatore Todaro raggiunse il grande traguardo, realizzò la grande speranza: la nomina a guardiamarina, che gli fu riconosciuta con anzianità 1° luglio 1928.

Sulla sua vita d'Accademia poche notizie. Walter Ghetti, che fu con Todaro, a Livorno, ha raccontato:

> Quella di un compagno di corso è una testimonianza importante. Per comprendere ciò, occorre ricordare che un corso di Accademia navale, pur forgiato in rigidi schemi, si plasma da sé, in una unità compatta di uomini tipici. Salvatore Todaro era differente da noi, non solo per alcune peculiarità, come la pratica dello yoga, il non mangiare mai carne, il carattere chiuso e un po' melanconico; tuttavia, provammo per lui

[2] Per gli Allievi dell'Accademia navale tale arruolamento nel Corpo Reale Equipaggi Marittimi era regolarmente previsto a partire dalla terza classe.

una grande amicizia, malgrado questo essere differente, che era superiorità: probabilmente perché lo sentivamo sincero. E sentivamo anche la necessità, pur non potendo ancora misurare la forma di tale differenza, di rispettare una personalità già delineata.

Il comandante Aldo Lenzi, che fu secondo di Todaro sul « Cappellini » e alle sue dipendenze dirette nell'avventura del mar Nero, e che per due volte — appunto sul « Cappellini » e, dopo la morte di Salvatore, nel reparto dei mezzi d'assalto di superficie — sostituì Todaro nel comando, scrive:

> Sono stato compagno d'Accademia del comandante Todaro. Lui era qualche corso più avanti di me ed io, come tutti i più giovani, lo guardavo con quel rispetto che nella gerarchia dei corsi si deve ai più anziani: ma e soprattutto perché già da Allievo dimostrava una sua spiccata personalità.

Noi, a Sottomarina, sapevamo di Salvatore per quel che ci raccontavano i suoi fratelli, Carlo Alberto e Gino, nostri compagni di giuochi ai quali si era aggiunto l'ultimogenito, Aldo, e per quanto ci raccontava lui, Salvatore, quand'era in licenza. Dopo quei racconti, dopo che avevamo visto Salvatore, a lungo ci restavano in mente la sua bella divisa di accademista e le confidenze — anche se sempre frettolose — sulla sua vita di giovane marinaio. Quando ripartiva, forse riprendevamo a giocare con minore

entusiasmo, forse preferivamo sostare in silenzio, davanti al mare, sui Murazzi che difendevano il piccolo paese dalla irruenza delle acque e ci ricordavano le glorie marinare della Repubblica di Venezia, per inseguire le nostre fantasie popolate di navi, di marinai, di corsari.

II

Periodi di imbarco e periodi a terra, secondo quanto richiedevano i programmi dell'Accademia. Todaro, dunque, imbarcava dal giorno 8 luglio 1924 al 20 ottobre 1924 sul « Ferruccio », dal giorno 8 luglio al 22 ottobre 1925 sul « Vespucci », dal 4 luglio 1926 al 16 ottobre successivo e dal 4 luglio 1927 al 6 ottobre dello stesso anno sul « Pisa », dal 20 luglio 1928 al 28 settembre 1929 sul « Brindisi » e dal 7 ottobre 1929 per dieci giorni sul « Mazzini », naturalmente intercalando periodi a terra, per seguire i corsi all'Accademia di Livorno.

Il 1° luglio 1929 era promosso sottotenente di vascello.

Il 17 ottobre 1929 imbarcava sul « Lepanto », con il quale andava nel mar Rosso per rientrare il 24 agosto 1930.

Il 6 novembre 1930 era chiamato a Livorno per seguire un corso superiore, dal quale era dimesso il 30 giugno 1931.

Comunque, la vita di Salvatore Todaro era quella comune a tutti gli ufficiali della Marina militare. Non era, perciò, abbastanza per la dinamicità del suo spirito, per questo Todaro chiese, e ottenne, di essere assegnato a Cadimare.

In quell'angolo del golfo dei Poeti la 187ª Squadriglia da ricognizione aerea sperimentava il lancio di siluri. L' idea non era nuova poiché già durante

il primo conflitto mondiale erano stati fatti dei tentativi. Poco dopo la nostra entrata in guerra, la Francia ci aveva offerto un idrovolante proprio con questa destinazione, senonché nell'ottobre 1915 il tentativo di lancio dall'aereo non ebbe successo.

Si fecero altre prove e nel settembre 1917 furono tentati attacchi del genere contro naviglio nemico in porto. Il primo di questi tentativi fu operato il 4 settembre. Sei idrovolanti « Short », di tipo britannico, furono rimorchiati con delle zattere speciali sino a una cinquantina di chilometri da Cattaro. Ognuno degli idrovolanti era armato di un siluro. Eseguito il lancio, il piano d'azione prevedeva il rientro a Brindisi. Cacciatorpediniere e Mas, italiani e britannici, scortavano zattere e idrovolanti. Non fu però possibile portare a termine l'azione per il maltempo, che impedì il decollo degli apparecchi.

Alcune settimane dopo un « Caproni 450 », che aveva compiuto riusciti esperimenti di lancio, tentò un attacco notturno nell'interno del porto di Pola.

Individuato e inquadrato dai proiettori della difesa, al nostro apparecchio restò soltanto la possibilità di rientrare alla base. Un mese dopo, non ebbe esito migliore un nuovo tentativo, compiuto da un solo idrovolante che aveva come obbiettivo di lancio il naviglio nel porto di Cattaro.

Questi i precedenti di guerra degli aerosiluranti, reparto cui aspirava il sottotenente di vascello Salvatore Todaro che dal 2 luglio al 9 settembre 1931, a Taranto, portò a termine un corso di osservazione aerea su idrovolanti ottenendo la nomina a osserva-

tore dall'aeroplano con la data 10 febbraio 1932.

Il giorno 11 dicembre 1931, a domanda, Todaro fu trasferito alla 187ª Squadriglia Idrovolanti Elmas, dopo essere stato dal 25 ottobre all'11 dicembre dello stesso anno a bordo del « Cantore ».

Era un'attività difficile, pericolosa, ma entusiasmante, anche se ogni esperimento faceva venire il cardiopalmo. Comunque, si riusciva a progredire. Gli equipaggi, preparati dalla Marina, erano affiatatissimi e collaboravano fraternamente alla risoluzione dei problemi che ogni giorno si presentavano.

Di questa fraternità, ecco la testimonianza del comandante Giovanni Marazio:

> Ricordo Todaro come un caro compagno. Eravamo colleghi e siamo stati assieme diverse volte, perché io mi recavo a Cadimare per partecipare alle prove dei siluri lanciati con gli idrovolanti.
>
> Dopo ogni prova seguivano discussioni che non finivano mai e tutti volevano dire la loro, tutti facevano proposte nuove. Era una conseguenza positiva, del resto, dell'entusiasmo che fortunatamente animava quanti eravamo impegnati in quegli esperimenti, provenendo anche da reparti diversi. Io, per esempio, a Cadimare potevo essere considerato alla stregua di un semplice ospite essendo in forza ora a Venezia, ora a Pola, ora al reparto aereo delle navi, per cui mi recavo alla 187ª Squadriglia soltanto saltuariamente. In seguito a questa attività con la Marina, poi interrotta e ripresa più volte, mi specializzai proprio negli aerosiluranti, diventando l'iniziatore di questo impiego in guerra, da me fatta quasi tutta in Aviazione.

Per gli esperimenti di Cadimare erano usati gli idrovolanti « S.55 », apparecchi nati per diverso uso e quindi gradualmente adattati, a seconda delle necessità che si venivano presentando, all'impiego quali aerosiluranti. Era come camminare sul filo del rasoio, un niente e poteva essere la catastrofe. Purtroppo accadde il 27 aprile 1933, durante uno dei tanti esperimenti.

Il siluro è lanciato, ma solleva una colonna d'acqua imprevista che va a colpire i piani di coda dell'idrovolante. Il pilota cerca di mantenere in linea l'aereo. Niente da fare, col muso s'infila in mare.

Da terra hanno visto subito l'incidente e accorrono i motoscafi, tenuti sempre pronti per ogni eventualità. I sei componenti l'equipaggio sono tutti in salvo, ma riportano danni piuttosto gravi. Dell'incidente ecco la relazione ufficiale di un testimone oculare, il tenente pilota Italo Piccagli:

> 187ª Squadriglia Idrovolanti
> Cadimare (La Spezia)
> Relazione sull'incidente di volo occorso all'idro S.55 matr. 40269 della 187ª Squadriglia R.M.L. il 27 aprile 1933. XI
> Testimone del volo all'incidente occorso all'idro S.55 matr. 40269 n. 187ª-4 composto dal seguente equipaggio:

1° pilota cap. A.A.r.n. Razeto sig. Agostino
2° pilota Sergente Bianchi Ivo
Osservatore T.V. Valdambrini sig. Pio
Osservatore S.T.V. Todaro sig. Salvatore
Motorista 1° Aviere Antonini Vinicio
Passeggero T.V. Pressenda sig. Edoardo
riferisco quanto segue:
Comandato ad un volo per esercitazione di lancio siluro effettivo contro la Torpediniera « Prestinari » il giorno 27 aprile c.a. con l'apparecchio S.55 matr. 40225 della 187ª Squadriglia con a bordo il seguente equipaggio:
2° pilota Paciaroni Salvatore
Osservatore S.T.V. Farina sig. Beniamino
Motorista Av. Sc. Pace Giovanni
decollavo alle ore 10 dall'Aeroporto di Cadimare quale Sezionario di destra della formazione così costituita: cap. Razeto, ten. Piccagli, ten. Giannone, ten. Riva.
Passando sul canale di Portovenere dirigemmo per rotta vera 300° allo scopo di portarci di prora alla Torpediniera e fuori vista. Dopo circa 8' di volo accostammo per S per circa 3' quindi nuovamente per rotta vera 90°.

Seguiamo un lungo giro intorno alla Torpediniera allo scopo di rilevare alcuni dati e dirigiamo nuovamente per 300° per effettuare la manovra di attacco. A circa 800 m. di prora alla Torpediniera il Comandante della Squadriglia, cap. Razeto, esegue il prestabilito segnale d'attacco costituito da ripetuti sbandamenti laterali

dell'apparecchio. Le due sezioni si aprono per seguire la manovra d'attacco nella seguente formazione:

ten. Giannone	cap. Razeto
ten. Riva	ten. Piccagli

Quale sezionario di destra dell'apparecchio del Comandante sul lato sinistro della Torpediniera, le distanze e gli intervalli per questo genere d'attacco:
distanza m. 100, intervallo m. 50 scalino, m. 0 (zero).
Giunti ad una distanza di circa 3.000 m. dalla Torpediniera, vidi che l'apparecchio toccava con entrambi i redan l'acqua e che immediatamente s'infilava. Passai sui rottami iniziando il virage a sinistra sganciando il siluro in direzione della costa per liberarmi di esso causa le condizioni del mare. Ammarai in prossimità dei rottami portandomi su di essi in flottaggio. Mentre il 2° pilota continuava nella manovra di avvicinamento, uscivo dalla cabina di pilotaggio e mi calavo sui rottami. Nel frattempo il Sergente maggiore Paciaroni e il S.T.V. Farina si gettavano in acqua per raggiungere i rottami, in quanto l'apparecchio si era leggermente allontanato. Il motorista, dietro mia richiesta, mi lanciava la gaffa. Notai come tutto l'equipaggio dell'apparecchio sinistrato era presente tranne il ten. di Vasc. Pressenda a cui, dietro suggerimento del T.V. Valdambrini, porgendo aiuto con la gaffa, il serg.

m. Paciaroni già lo aveva raggiunto e sostenuto a nuoto.

Il S.T.V. Farina si occupava intanto del cap. Razeto.

Giungevano in questo momento l'apparecchio pilotato dal maggiore A.A.r.n. Del Ponte sig. Epifanio e il motoscafo veloce al cui timone era il 2° capo silurista Pisani Alessandro che coadiuvati, pochi minuti dopo, da alcuni marinai della Torp. « Prestinari » riuscivano a trarre sull'apparecchio il cap. Razeto e sul motoscafo gli altri feriti. Ritengo che tutti gli aiuti portati dagli accorsi siano da ritenersi e da considerarsi quelli ordinari in casi di sinistro.

Mi è doveroso segnalare il contegno altruistico del serg. magg. Paciaroni Salvatore, del S.T.V. Oss. Farina sig. Beniamino e quello oltremodo virile del T.V. Valdambrini e del S.T.V. Todaro. Per la permanenza in acqua, sulla quale si trovava molta benzina, anche il serg. magg. Paciaroni cominciava a dare segni di asfissia e sul rottame gli veniva praticata da parte dei marinai della Torpediniera la respirazione artificiale. Assicuratomi che tutti i feriti insieme al S.T.V. Farina e al serg. magg. Paciaroni erano assistiti, ripartivo e rientravo in sede ove venivo interrogato dal ten. col. Lega sig. Vittorio.

Condizioni atmosferiche: cielo 2/3 coperto; mare onda lunga di circa 40 cm.; visibilità falsa per

la presenza di forte rifrazione e per la lucidità dell'acqua.

f.to Tenente A.A.r.n. Piccagli Italo

A completamento della documentazione sull'attività svolta da Salvatore Todaro con l'Aeronautica ecco gli estremi ricavati dal libretto di volo:

Regia - Marina
Servizio di aviazione dell'aspirante Salvatore Todaro a Livorno li 1° dicembre 1927
VIII corso osservatori Grottaglie il 1° luglio 1931 nominato osservatore in data
Ammesso a seguire un breve corso di osservatore aereo presso la Squadriglia Idrovolanti di Livorno nel 1927-28

1.12.27 « S.59 » volo di prova osser.
29.1.28 lancio fumate
16.6.30 « S.59 » ispezione del passaggio di N.E. delle isole Danasak
23.1.32 simulato lancio siluro (ten. Savi)
27.1.32 lancio siluro (cap. Draghetti Emilio Comandante 187ª Squadriglia idrovolanti LS)

al momento dell'incidente ore di volo 245.25'

25.1.34 riprende a Cadimare
26.4.40 Aviazione della Sicilia 82° Gr. Idro R.M. - Comando 186ª Squadriglia Augusta
6.4.40 s. ten. Barro
ultimo volo avendo totalizzato ore di volo 475.35'

III

La convalescenza fu lunga — e intanto il 2 agosto 1933 sposava la signorina Rina Anichini, mentre il 1° luglio dello stesso anno era promosso al grado di tenente di vascello — poiché in seguito all'incidente di Cadimare Todaro aveva riportato una grave contusione della colonna vertebrale e contusione epigastrica con commozione addominale. Dopo una degenza di circa due mesi presso l'Ospedale della Marina militare di La Spezia e un successivo periodo di cura presso l'Istituto Ortopedico Rizzoli di Bologna, Todaro fu sottoposto a visita collegiale presso l'Istituto medico legale per l'Aeronautica Gino Galeotti di Firenze che riconobbe [3] le lesioni dipendenti da causa di servizio per cui, con disposizione ministeriale del

[3] Ecco il testo ufficiale del risultato della visita medica cui fu sottoposto il comandante Todaro due mesi dopo l'incidente:

Istituto medico legale per l'aeronautica di Firenze
Estratto di processo verbale di dipendenza da causa di servizio n. 1661-62 in data 7.7.933
Relativo al S. Tenente di Vascello oss.re
Todaro Salvatore
giudizio diagnostico
Frattura da schiacciamento della 6ª vertebra dorsale, contusioni multiple
giudizio medico-legale
Le lesioni dipendono da causa di servizio di volo.
Inabile a qualsiasi servizio per mesi tre con proposta di licenza di convalescenza di uguale durata.
L'interessato ha SI accettato tali decisioni.

13 giugno 1936, fu fregiato di distintivo d'onore di mutilato per causa di servizio.

Praticamente dalle conseguenze dell'incidente di Cadimare, dunque, il comandante Todaro non riuscì più a rimettersi completamente. Per tutta la vita egli è stato costretto a portare un busto poiché la spina dorsale lesionata appariva troppo debole.

Questa menomazione, tuttavia, non servì a frenare lo spirito, l'attività di Todaro, che durante le lunghe ore di rieducazione trascorse a La Spezia, stretto di amicizia fraterna con altro ufficiale vittima di incidente analogo, si dedicò a discussioni e letture. Lo attiravano soprattutto scritti di psicanalisi. A un certo punto ritenne addirittura di poter eseguire qualche prova riprendendo un'attività iniziata ancora in Accademia. La moglie di un collega soffriva di nervi, accusava depressioni e altri fenomeni del genere. Il comandante Todaro, quasi per giuoco, chiese appunto di provarsi in qualche esperimento. Incredibile, ottenne risultati positivi.

Allora cominciò ad appassionarsi. Ripeté gli esperimenti utilizzando doti medianiche che evidentemente erano in lui. La voce cominciò a girare, ma non si può proprio dire trovasse molti consensi, ché la Marina non ha mai amato novità del genere. Si verificò

La pratica viene trasmessa alle Autorità competenti.
La commissione
Il 1° capitano medico f.to Luigi Marocco
Il 1° capitano medico f.to Antonino Carruccio
Il presidente f.to colonnello medico Funaioli Gaetano
p.c.c. f.to Il capitano medico segretario Salvatore Palma

anche qualche episodio non proprio pacifico, e di uno ci dà testimonianza il comandante Teucle Meneghini:

> Eravamo di stanza a La Spezia. Ogni giorno si usciva con il sommergibile per delle esercitazioni, che andavano intensificandosi data la situazione internazionale punto chiara e che doveva sfociare nell'ultimo conflitto mondiale.
>
> Una mattina, quando eravamo già nel pieno della esercitazione, immersi, al largo, chiamo uno dei miei sottoufficiali migliori, uno che non mi aveva mai dato motivo di preoccupazione. Subito ho l'impressione di trovarmi di fronte un addormentato, un individuo stranito, con delle reazioni imprevedibili. Lo richiamo duramente. Niente. Cerco di scuoterlo con la minaccia di punirlo. Niente. Cosa poteva essergli capitato? Ordino di emergere. Chiamo in coperta il sottufficiale. Lo interrogo direttamente e poi, vista l'impossibilità di ottenere una qualche spiegazione, cerco di fargli delle domande un po' a trabocchetto per conoscere la causa del suo stato. Finalmente quello parla. Mi dice che la sera prima aveva partecipato a una riunione spiritica organizzata dal comandante Todaro. Rientrato alla base, cercai subito il comandante Todaro. Gli chiesi conferma di quanto mi aveva confessato il sottoufficiale. Il comandante Todaro non ebbe difficoltà ad ammettere che tutto era vero. Allora gli rivelai in quali condizioni era il mio sottufficiale e lo pregai di lasciar stare i miei uomini. Ciò che, per la verità, egli rispettò sempre.

Anche il comandante Walter Auconi ha confermato le caratteristiche medianiche del comandante Todaro:

> In effetti il comandante Todaro si dilettava di spiritismo, e io stesso ho preso parte a qualche riunione del genere. Tutto questo accadeva, però, prima della guerra. In qualche caso al comandante Todaro riusciva anche di ipnotizzare i soggetti che si sottoponevano agli esperimenti, tuttavia penso si potesse dir meglio che egli riusciva a galvanizzare la volontà di qualche soggetto.
>
> In casi del genere penso possa rientrare l'episodio del tenente Stiepovich morto, in seguito all'asportazione di una gamba per un colpo di artiglieria, quasi senza accusare dolore proprio per opera di suggestione del comandante Todaro [4].

Attendibile quanto ha raccontato anche il comandante De Grossi Mazzorin:

> Il comandante Salvatore Todaro aveva delle qualità eccezionali e le sue gesta sono note; ma certe particolarità della sua vita le conosciamo solo noi, che fummo suoi affezionati compagni. Questo singolarissimo tipo di Comandante aveva una sua passione segreta: lo spiritismo. Già

[4] L'episodio è raccontato alle pagine 102 e 103.

in Accademia, a Livorno, aveva cominciato ad occuparsene. Ma a quell'epoca noi eravamo dei ragazzi e prendemmo la cosa per scherzo. Quante volte gli combinammo delle burle durante i suoi esperimenti! Egli però non se la prendeva mai con noi ed era il primo a ridere per queste facezie. Nondimeno continuò i suoi studi spiritici e... li mise in pratica in guerra!
Infine, sempre in base a questi esperimenti, egli comunicò ai suoi compagni più cari una triste profezia: « Io morirò in guerra, — disse — ma non da sveglio. Sarò ucciso mentre starò dormendo ».

Di questa affermazione profetica ha dato testimonianza anche il comandante Lenzi, che fu con Todaro sul « Cappellini » e con i mezzi d'assalto in Crimea. Il comandante Lenzi ha raccontato:

Il comandante Todaro credeva, direi così, in termine generale nelle scienze occulte. Mi aveva insegnato, per esempio, a girare, a passeggiare intorno al nostro « Cappellini », quando era in porto « perché — diceva — bisogna imparare e riuscire a sentire quello di cui abbisogni, tu credi di pensarlo tu, invece è lui che te lo suggerisce, se sai ascoltarlo ».
In Atlantico cercavamo sulla carta nautica, con il pendolino, i convogli.
Ho anche visto con i miei occhi far cessare il dolor di denti a un operaio francese passandogli sulla guancia due volte con il palmo di una mano.

Esperimenti di ipnosi veri e propri, però, non lo ho mai visto farne come esibizione, diceva che « erano cose serie ».
Lo ho sentito dire più volte che da sveglio nessuno lo avrebbe mai... beccato. Così è stato.

Assolutamente naturale, umano era dunque il potere di galvanizzare gli uomini che erano con lui, ciò che si poté vedere meglio quando il comandante Todaro passò ai sommergibili.

Tuttavia, prima di passare all'arma subacquea, mentre era alla Spezia, nel febbraio del 1935 Salvatore Todaro avanzò una proposta ben precisa, all'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, proposta testualmente riprodotta:

Propongo di costituire un Reparto di Arditi Aeronavali, allo scopo di condurre la guerra offensiva alle unità navali nemiche, mediante il siluro.
... L' unico sistema per valorizzare tale arma è quello di lanciarla da un aereo che può in breve tempo giungere al lancio nel punto prescelto, a distanza ravvicinata, permanendo un minimo di tempo sotto l'offesa del nemico.
... Il reparto deve appunto raggiungere lo scopo fondamentale di abituare gli uomini al rischio e alla gioia dell'attacco, creando in loro e intorno a loro un'atmosfera di altissima tensione ideale.
... Preciso quindi:
a) che sono stato l'unico ufficiale italiano a comandare, nel passato, un Reparto idrosilurante al completo contro unità navale manovrate (lan-

cio effettivo e contemporaneo di 6 siluri, 3 volte alla settimana);
b) che durante un attacco idrosilurante mi sono spezzata la spina dorsale per incidente di volo, ciò che considero come un motivo legittimo di orgoglio e di priorità;
c) che dopo poco essere stato ingessato all'Ospedale di Marina di Spezia, ho chiesto di rimanere per altri 3 anni negli idrosiluranti.
F.to ten. vasc. oss. Salvatore Todaro

Temendo di non essere esaudito, Salvatore Todaro scriveva personalmente all'ammiraglio di squadra Arturo Riccardi, da Elmas, in data 22 marzo 1936 pregando:

...V.E. di destinarmi presso la 171ª Squadriglia di Cadimare, ove attualmente si dovrebbe svolgere l'attività idro-silurante.
Mi impegno incondizionatamente di raggiungere lo scopo citato: addestrare il Reparto con esercitazioni intensive in modo da costituire nell'Arma Aeronautica almeno un nucleo che si interessi e simpatizzi per questa forma di impiego, che ritengo essenziale agli effetti della guerra offensiva in mare.

Salvatore Todaro è destinato alla 145ª Squadriglia Idrovolanti di Elmas dal 7 ottobre 1935 al 9 aprile 1936. Ma gli esperimenti di organizzare gli aerosiluranti a un certo punto furono abbandonati dalla Marina, anche perché il potenziamento dell'Aeronautica, voluto dal Governo, riservava tutte le iniziative del genere all'arma più giovane.

Il comandante Todaro, dunque, doveva abbandonare il suo proposito. Tuttavia pensava sempre a impieghi particolari, così chiese di essere destinato ai sommergibili.

Il 27 aprile 1936, con il grado di tenente di vascello, il comandante Todaro imbarcava sul sommergibile « Colonna » [5], iniziando il suo tirocinio in qualità di ufficiale in seconda.

Dal momento dell'imbarco sino al 31 luglio dello stesso anno Todaro risultava mobilitato « per esigenze di carattere eccezionale ».

Erano giorni di tensione per l'Italia mentre la guerra civile di Spagna impegnava anche armi italiane. E Todaro, nella sua nuova vita di sommergibilista, vide le sue giornate — dal 1936 al 1939 — coinvolte nelle sanguinose giornate della guerra spagnola a conclusione della quale il 19 gennaio 1939 il ministro della Marina, Cavagnari, lo autorizzò a fregiarsi del distintivo commemorativo « per aver partecipato ad operazioni militari in servizio non isolato all'estero ».

---

[5] Il sommergibile « Marcantonio Colonna » apparteneva alla classe « Pisani », con « Vettor Pisani », « Giovanni Bausan » e « Des Geneys », classe realizzata dai Cantieri Navali Triestini in Monfalcone, tra il 1925 e il 1929. I battelli appartenenti a questa classe dislocavano da 791 a 1040 tonn.; avevano le dimensioni di m. 68,2 x 5,7 x 4,2; erano armati di un cannone da 102 mm. cal. 55, di due mitragliere a.a. e di sei lanciasiluri da 533 mm.; realizzavano la velocità di nodi 17,5 in superficie e 9 in immersione.

Il Ministro della Marina spagnola a sua volta rilasciava questo attestato:

« Armada Española - En atencion a los meritos contraidos por el Tenente de Vascello don Salvatore Todaro de la R. e I. Marina Italiana - S.E. el Jefe del Estado y Generalissimo de los Ejercitos Nacionales ha tenido a bien concederle la Medalla de la Campaña - Y para que conste y para satisfacion del interesado, erpido en nombre de S.E. el presente diploma en Madrid a 11 de Enero de 1940 ».

Nel frattempo, precisamente il 14 dicembre 1936, Todaro è stato trasferito sul « Des Geneys » [6], sinché il 22 maggio 1937 assume — ed è la prima volta — il comando di un sommergibile, è l'« H.4 » [7].

Il 16 settembre 1937 Todaro passerà a comandare il « Macallé » [8], ritornerà sul sommergibile « H.4 »,

[6] Il sommergibile « Des Geneys » apparteneva alla classe « Pisani », insieme con il « Colonna » e il « Bausan ». Per le caratteristiche dello stesso rimandiamo alla nota precedente.

[7] Il sommergibile « H. 4 » apparteneva alla classe « H » di sommergibili costieri — insieme con le unità « H. 1 », « H. 2 », « H. 6 » e « H. 8 » — costruita dalla Electric Boat di Montreal nel tipo « Holland » a semplice scafo e ceduta all'Italia durante la prima guerra mondiale. Particolarmente il sommergibile « H. 4 » era stato costruito tra il 1916-17. I battelli appartenenti alla serie dislocavano da 336 a 355 tonnellate, erano lunghi m. 46,8 per 4,6 per 3,6 ed armati di una mitragliera contraerea e di 4 lanciasiluri da 450 mm. Montavano un motore diesel Nelseco di 500 CV e un motore elettrico di 480 CV, erano forniti di due eliche e potevano realizzare la velocità di 12 nodi in superficie e 10 nodi in immersione.

[8] Il sommergibile « Macallé » apparteneva alla classe « Adua » insieme con altre 17 unità. Questa classe era stata rea-

poi di nuovo sul « Macallé », quindi sul « Jalea » [9], poi sul « Polluce » [10] e sul « Colonna ».

Erano tempi in cui agli italiani si chiedeva serietà di preparazione, si diceva che bisognava « essere sempre sul piede di guerra ». Purtroppo, per i più l'affermazione restava puramente teoria. Eppure qualche italiano la pensava diversamente, e uno di questi era proprio il comandante Todaro. Ecco di lui che cosa al riguardo dice il comandante Teucle Meneghini:

Intorno al 1937 per gli italiani « essere sempre

lizzata dai Cantieri Odero Terni Orlando di La Spezia, tra il 1936 e il 1937. I battelli appartenenti a questa classe dislocavano da 615 a 855 tonn.; avevano le dimensioni di m. 60,2 x 6,5x4,4; erano armati di un cannone di 100 mm. cal. 47, di due mitragliere a.a. e di sei lanciasiluri da 533 mm.; realizzavano la velocità di nodi 14 in superficie e 8,5 in immersione.

[9] Il sommergibile « Jalea » apparteneva alla classe « Argonauta » ed era stato costruito, tra il 1930 e il 1933, dal cantiere Odero Terni Orlando di La Spezia. Il dislocamento della classe era tra le 599 e le 778 tonnellate. Il « Jalea » era lungo m. 6,15 x 5,8 x 3,9 era armato di un cannone da 102 mm. cal. 35, di due mitragliere contraeree, 6 lanciasiluri da 533 mm. ed azionato da motore diesel Fiat di 1200 CV e da motori elettrici di 800 CV, con due eliche. Raggiungeva la velocità di 14 nodi in superficie e 8,5 in immersione.

[10] Il sommergibile « Polluce » apparteneva alla numerosa classe « Spica » annoverante ben 32 unità. Il « Polluce » era stato costruito dai Bacini e scali Napoletani tra il 1937 e il 1938, dislocava 679 tonnellate, era lungo m. 81,4 x 7,9 x 2,4. Armato di tre cannoni da 100 mm. cal. 47, di otto mitragliere contraeree e di quattro lanciasiluri da 450 mm., era dotato di speciale sistemazione per la posa delle mine. Azionato da turbine Tosi di 19000 CV, con due eliche e due caldaie. Raggiungeva la velocità di 34 nodi.

sul piede di guerra » era un modo di dire, invece per Todaro era veramente un modo di vivere. Il suo battello [11] era effettivamente sempre sul piede di guerra, così erano improntate le sue comunicazioni all'equipaggio, l'addestramento del personale, la disposizione dello stesso. Insomma, il comandante Todaro nella vita di bordo si avvicinava il più possibile alla realtà. Anche quando usciva per una normale esercitazione col sommergibile era come se egli uscisse per una azione di guerra. Il che spiega molti atteggiamenti del comandante Todaro anche in periodo bellico, atteggiamenti che non sempre ottenevano l'approvazione dei Comandi superiori.

Dicendo così riteniamo che il comandante Meneghini pensi soprattutto al fatto che in guerra i marinai di Todaro erano tutti armati di pugnale, come se dovessero andare all'arrembaggio. Naturalmente atteggiamento di valore più morale che pratico, ma senza dubbio con riflessi positivi sullo spirito dell'equipaggio. Lo conferma, dopo la guerra, Aldo Cocchia, un testimone oculare che scrisse così:

> La cosa che più ci colpì quando, a Bordeaux, assistemmo alla partenza del sommergibile « Cappellini » per una lunga missione di guerra sulle coste dell'Africa occidentale, fu di notare che gli

[11] Nel gergo dei marinai il termine « battello » è usato al posto di sommergibile.

> uomini dell'unità subacquea sfoggiavano tutti un pugnale alla cintura. Qualcuno avanzò l'ipotesi che Salvatore Todaro, il comandante, avesse in mente di abbordare le navi nemiche all'arma bianca con lo stile e la tecnica d'un corsaro settecentesco, ma chi conosceva Todaro da un certo tempo capì subito e perfettamente il significato di quel pugnale: capì subito che non si trattava d'una guasconata di dubbio gusto o d'una puerile concezione della guerra moderna, capì che il pugnale serviva soltanto per esaltare le virtù aggressive di un equipaggio destinato ad un'aspra crociera di guerra.
> Soltanto lui, il Comandante, non ostentava armi sulla sua persona — ho anzi idea che non ne abbia mai portate nella sua vita — e ciò s'intonava perfettamente col suo viso aperto, bruno, simpaticamente allungato da una breve barbetta crespa e con i suoi occhi luminosi che tradivano chiaramente tutta la bontà del suo animo umanissimo.

Ed ecco che cosa ha detto in proposito il comandante Walter Auconi:

> Il comandante Todaro aveva effettivamente consentito che i suoi marinai fossero armati di pugnale allo scopo di creare un particolare spirito aggressivo nel suo equipaggio.
> Egli era serenamente pronto a compiere fino in fondo il proprio dovere. Era un ottimo coman-

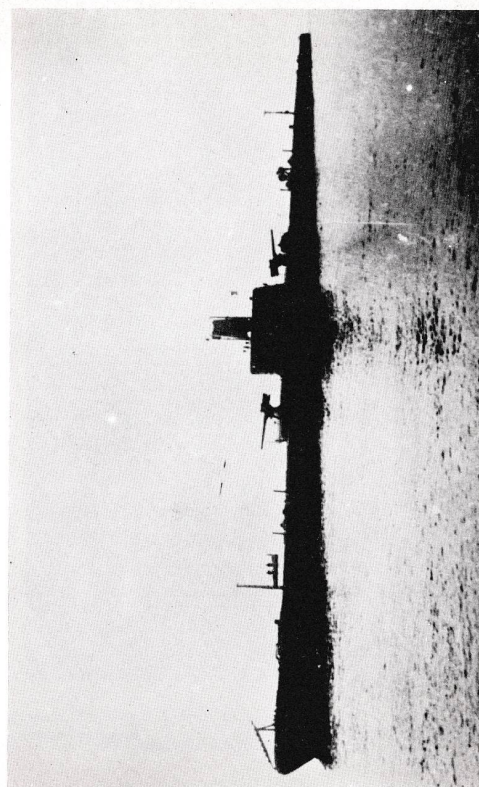
dante di sommergibile, perfetto animatore di uomini, ma soprattutto combattente leale e generoso. Godeva la generale simpatia e ammirazione dei colleghi, sia italiani sia tedeschi, per non parlare poi della vera e propria idolatria da parte del suo equipaggio.

E il comandante Auconi è in condizioni particolarmente idonee per un riconoscimento del genere in quanto buona parte dell'equipaggio guidato dal comandante Todaro fu poi alle dipendenze dello stesso Auconi. La serietà della preparazione dal comandante Todaro imposta all'equipaggio anche in tempo di pace, aveva fondamento professionale ben preciso e che lo stesso ammiraglio Doenitz doveva così indicare [12]:

> Io volevo che i sommergibili, fin dal tempo di pace, sperimentassero ogni situazione che, secondo i miei criteri, la guerra potesse determinare, e volevo farlo possibilmente in condizioni così realistiche che i loro equipaggi, in caso di guerra, si trovassero già all'altezza di tali situazioni.

Ma sulla serietà della preparazione intelligente del comandante Todaro ecco una testimonianza di chi tanto gli fu vicino, il comandante Lenzi:

> Nella vita meno impegnata Todaro pretendeva da tutti una completa conoscenza dei propri compiti

[12] Vedere « Dieci anni e venti giorni » di Karl Doenitz, edizioni Garzanti.

Il sommergibile « Cappellini »

Il com.te Todaro

ed uno studio continuo degli stessi per migliorare le proprie possibilità ed essere pronti a qualsiasi aspetto particolare ed inusitato che la vita di guerra ed i combattimenti potessero presentare. Per esempio, sul « Cappellini », quando io ero il suo secondo, mi fece approntare delle biscaggine [13] leggere da poter lanciare, perché il suo sogno era quello di catturare una unità mercantile nemica e portarla in porto e voleva esser pronto se si fosse presentata l'occasione di un arrembaggio.

Aveva anche fatto rinforzare la prora del sommergibile con una forte lamiera d'acciaio tagliente perché, qualora fossimo stati costretti ad emergere per la caccia nemica « ci si può sempre buttare ad un bello speronamento — diceva Todaro — nella pancia di un caccia nemico... che non se l'aspetta perché non c'è scritto nei libri della guerra... moderna ».

[13] In gergo marinaro scalette di corda.

IV

Sull'Europa si era abbattuta la tragica tempesta della guerra. L' Italia, non belligerante, teneva pronte tutte le sue forze. La Marina vigilava sulla situazione e operava i movimenti ritenuti più utili in caso di impiego bellico. Movimento fu deciso anche per il comandante Todaro, che il 27 aprile 1940 fu trasferito sul sommergibile « Luciano Manara »[14].

Erano giornate cariche di attesa e, datata da Trapani, il 28 maggio 1940 Salvatore Todaro scrive alla sua compagna una lettera che può ben considerarsi il testamento spirituale del « combattente »:

> Rina carissima
> tra poco farà molto caldo nel Canale di Sicilia. Il momento dell'azione è vicino. Da anni lo attendo con calma e il mio spirito si è maturato nell'attesa.
> Ho compreso che la morte coglie solo i vili. Per gli altri non esiste. Io sono pronto ad osare ciò che non è stato mai osato, come è nel motto del mio sommergibile[15].
> Ti ho detto una volta che combatterò per te, perché tu abbia le soddisfazioni che hai meritato con la tua attesa paziente, silenziosa, affettuosa, fatta di pochi momenti spensierati e di lunghi periodi di rinuncia e di esistenza grigia.
> Qualunque possa essere il mio destino, lo scopo che mi sono prefisso sarà raggiunto.
> Moglie o vedova di un valoroso, avrai la posizione che ti spetta nel mondo e di cui ti riconosco il diritto.
> Non dimenticare mai di essere profondamente orgogliosa di essere la moglie di un Comandante di sommergibile e fa che nostro figlio provi la stessa fierezza. E' questa la nobiltà che gli trasmetto e che potrà raccogliere un giorno dalla schiuma del mare.
> Ti chiedo solamente di mantenerti in ogni momento all'altezza della posizione che ho cercato di darti, senza mai preoccuparmi del mio sacrificio o del mio avvenire.
> Ti bacio affettuosamente. Salvatore

Mentre questa lettera raggiungeva la signora Todaro, cominciarono missioni più impegnative in Me-

[14] Il sommergibile « Luciano Manara » apparteneva alla classe « Santarosa », con « Santorre Santarosa », « Ciro Menotti » e « Fratelli Bandiera », classe realizzata dai Cantieri Navali Triestini di Monfalcone tra il 1928 e il 1931. I battelli appartenenti a questa classe dislocavano da 815 a 1078 tonn.; avevano le dimensioni di 69,8 x 7,2 x 4,1; erano armati di un cannone da 102 mm. cal. 35, di due mitragliere a.a. e di otto lanciasiluri da 533 mm.; realizzavano la velocità di nodi 17,5 in superficie e 9 in immersione.

[15] Motto del sommergibile « Manara » era infatti « Inausum audet ».

diterraneo e delle quali ci dà una sintetica documentazione il marinaio Vittorio Marcon:

> Il 27 aprile 1940 mi imbarcai sul sommergibile « Luciano Manara » con mansioni di attendente del comandante Todaro, che mi aveva voluto con lui, e di timoniere.
> Col « Manara » compimmo parecchie missioni anche di guerra. Le prime volte non riuscimmo a incocciare il nemico. Soltanto alla terza uscita; verso la fine di luglio, entrammo in pieno clima di guerra.
> Il « Manara », visto che tutto sembrava tranquillo, era fuori acqua per prendere aria. Sul mare non v'era l'ombra di naviglio. Pareva come fossimo in crociera di pace. D'un tratto le vedette diedero l'allarme aereo. In un attimo tutti furono ai posti di combattimento. Il velivolo, che veniva contro sole, da posizione che gli era particolarmente favorevole, ci aveva prevenuti nell'avvistamento e, si vedeva bene, tentava di picchiare sul battello. Era un quadrimotore inglese che faceva un rumore del diavolo. Le armi di bordo cominciarono a sgranargli contro un rosario di colpi. Ma anche l'aereo mitragliava e spezzonava. Fu un attimo, vedemmo il velivolo lasciare dietro di sé una scia di fumo nero. Era colpito, ma sempre pericoloso. Il Comandante, con ordini rapidissimi, aveva già modificato la rotta del « Manara », aveva fatto rientrare tutti

> e il sommergibile, in gran fretta, riuscì a immergersi [16]. L'aereo nemico era sicuramente abbattuto, noi, in compenso, avevamo riportato avarie non gravi, che potemmo rimediare alla meglio prima di rientrare alla base.
> Per questa missione il Comandante fu decorato di medaglia d'argento [17] e noi gli facemmo gran festa quando lo si seppe e un marinaio, che era molto bravo a disegnare, tracciò su una fiancata della torretta una caricatura del Comandante con scritto sotto « Mago Bakù »[18]. Lo chiamavamo così, e lui, il Comandante, lo sapeva, ma non se la prendeva per niente perché era un modo per dimostrargli il nostro affetto. La storia del « Mago Bakù » era venuta fuori perché il Comandante spesso riusciva a guarire i nostri mali, che quasi sempre erano di origine psicologica, facendo ri-

[16] « La Domenica del Corriere » all'episodio dedicò una copertina a colori opera di A. Raimondi.

[17] Verosimilmente il ricordo del marinaio Marcon è lacunoso, in quanto non risulta che per questa azione sia stata assegnata una medaglia d'argento al comandante Todaro. Una medaglia di bronzo sul campo invece, fu decretata per Todaro con questa motivazione: « Comandante di sommergibile ha effettuato numerose missioni di guerra in acque insidiate dall'avversario. Animato da elevato sentimento del dovere ha dimostrato in ogni circostanza sereno coraggio, e spirito combattivo (Mediterraneo-Atlantico 10-6-1940/9-6-41) ».

[18] Il nome e la figura di « Mago Bakù » erano diventati popolari nell'immediato periodo pre-bellico per le vignette e le battute pubblicate da un giornale umoristico e attribuite a un immaginario potente mago.

corso a quelle sue doti di ipnotizzatore che avevamo potuto rilevare assistendo a qualcuno degli esperimenti in cui egli si dilettava.
Ricordo che era avvenuto che il Comandante col pensiero avesse chiamato qualcuno dell'equipaggio, e questi fosse arrivato come se lo avessero richiesto ad alta voce. Una volta ero con lui, nello stesso locale, che era un locale perfettamente chiuso, isolato dagli altri, ed egli disse il nome di un sottufficiale. Non era passato forse un minuto che quel sottufficiale bussò alla porta, proprio come avesse sentito di essere chiamato dal Comandante.

L'azione dell'abbattimento del quadrimotore è stata descritta così da Massimo Lelj a quell'epoca inviato di guerra de « L'Ora sera »:

Il sommergibilista romano M.M., secondo capo radiotelegrafista, mi ha mostrato un quadernetto in cui ha annotato qualche fase di una missione del suo sommergibile. Sono frammenti di diario. Ecco che cosa ne ho potuto ricavare, rispettando i sentimenti e il più possibile ancora le parole dell'autore:
Finalmente salpiamo... Le 18: la sirena interna urla. Gli uomini manovrano per l'immersione. Quelli di servizio in coperta scendono. E' rimasto sulla plancia il Comandante con qualche altro. Si sente la mitragliatrice abbaiare.

« Che c'è? » domandiamo a quelli che sono discesi.
« Siamo attaccati da un quadrimotore » spiegano. Si ode un'altra scarica. Silenzio. Il sommergibile discende. Chiuso il portello, il Comandante scivola per la scaletta di ottone.
« Tutti i timoni in basso. Avanti a mezza forza » dice.
Il sommergibile si inclina. La sfera dei manometri si affretta. Tutti gli occhi la seguono. Si scende. Si scende. Basta.
Il Comandante ordina che si dia aria alle casse. Riemergiamo.
« Credo — dice il Comandante — che possiamo cancellare dalla lista un idroplano nemico. E' poco » aggiunge. E spiega che l'aereo minacciava di caderci addosso. Centrato dal primo mitragliamento, ha perduto quota sbandando e forse ha cercato di precipitare sul sommergibile per crepare in compagnia...
Tutta la Squadriglia è all'appuntamento. La squadriglia del Mago Bakù. Perché l'abbiamo chiamata così.

Documentazione probante del combattimento aeronavale è fornita dal comandante Marcello Bertini [19] il quale scrive testualmente:

[19] Cfr. Marcello Bertini: «I sommergibili in Mediterraneo». Ed. Ufficio Storico della Marina Militare.

I Smg « Manara » e « Menotti » effettuarono agguato dal 21 al 27 giugno, circa al centro della congiungente isola Gaudo-Ras el Tin, intervallati tra loro di 25 miglia. Non furono effettuati avvistamenti in questo periodo. Il Smg « Manara » (Cap. Corv. Salvatore Todaro) tuttavia, il 29 giugno alle ore 17.45 a circa 45 miglia per SE di Capo Spartivento Calabro durante la navigazione in superficie di rientro alla base, venne attaccato da un aereo inglese tipo « Sunderland », con lancio di bombe e mitragliamento.
La pronta reazione di fuoco della nostra unità costrinse l'aereo a desistere da ulteriori attacchi. L'aereo, colpito più volte, fu visto allontanarsi mentre perdeva rapidamente quota.

Riprende il racconto il marinaio Vittorio Marcon:

Bene. Dopo l'abbattimento del quadrimotore inglese compimmo una quarta missione col « Manara ». Poi, rientrammo alla nostra base, cioè a Trapani. Era il 24 settembre 1940.
A Trapani il Comandante trovò ordine di movimento. « Vittorio — mi disse subito — preparati, tu vieni con me ». Fui contento che il Comandante mi portasse con sé, non mi importava niente dove si andava, a me bastava restare con lui.

L'affiatamento tra equipaggio e comandante per Salvatore Todaro restava fondamento della vita di bordo,

tanto che egli riusciva letteralmente a conquistare i suoi marinai. E' noto anche all'estero un episodio accaduto proprio a Trapani, quando — sbarcato dal « Manara » — il comandante Todaro si apprestava al movimento ordinatogli. « Tale era la sua popolarità — si legge in un testo belga [20] — che, un certo giorno, sulla banchina di un porto siciliano si vide un marinaio inginocchiato davanti a lui, un marinaio che pregava perché egli acconsentisse ad arruolarlo nel suo equipaggio ».

Ma il comandante Todaro non poteva portare tutti i marinai con lui, anche perché non riusciva a immaginare dove lo avrebbe mandato l'ordine di movimento che gli era stato recapitato.

Sul fascino esercitato dal comandante Todaro, del resto, ecco la testimonianza diretta del comandante Lenzi:

Todaro aveva quel misto di severità e di affettuosità che di lui faceva un superiore addirittura idolatrato. Si pensi che ogni volta che partivamo avevamo dei clandestini a bordo, nascosti, che venivano fuori quando eravamo già in mare.
Alla luce di come si vedono oggi le cose, il fatto che ci fossero dei marinai che si nascondevano a bordo per fare una missione di guerra col « Cap-

[20] Questo episodio è ricordato dal giornalista belga Pierre Goemaere nella nota conclusiva con cui egli ha voluto finire il prezioso volumetto « Les Belges du "Kabalo" » di cui parleremo diffusamente più avanti.

pellini » e con Todaro è qualcosa che ha il sapore della favola.

E l'atteggiamento del comandante Todaro non era diverso negli affetti più cari, ecco in proposito due scritti proprio del tempo.

Il 6 giugno 1940, da Trapani, il comandante Todaro scriveva alla moglie:

> Rina carissima,
>
> Ho in corso la pratica per il riconoscimento da parte dell'Aeronautica della mia mutilazione per *causa di volo*. Credo che in caso di bisogno se ti rivolgessi anche a loro sarai aiutata. A suo tempo, come sai, ho rifiutato la pensione perché non volevo vivere di elemosina. Infatti, come vedi, preferisco guadagnare giorno per giorno ciò che mi occorre.
>
> ... Ricordati che la tua serenità e la tua fiduciosa sicurezza nella riuscita delle mie azioni avranno un effetto benefico sui risultati. Non lamentarti mai della situazione.
>
> Io so di combattere per te, per mio figlio, per il nostro popolo che da secoli aspetta il posto a cui ha diritto nel mondo. E sta tranquilla che non rifiuterò il combattimento. Bacioni. Salvatore.

E pochi giorni dopo, il 16 giugno, sempre da Trapani, scriveva ancora alla moglie:

Rina carissima,

... Sono sicuro che, come sempre, tu sarai orgogliosa della situazione.

Non lamentarti. Anzi, approfitta per ammaccare un occhio a quelli che si lamentano senza motivo (ad esempio perché il burro non è di buona qualità).

Noi che combattiamo chiediamo solo che il nostro popolo capisca che ci batteremo fino in fondo per il suo avvenire e che, consci di questa nostra missione, noi abbiamo ribrezzo per tutte le espressioni timorose e pietose che ci vengono indirizzate.

... Se non hai mie notizie vuol dire che non c'è niente di nuovo perché in caso contrario saresti subito avvisata. Bacioni. Salvatore.

V

L'ordine che aveva raggiunto Todaro, a Trapani, era di andare a La Spezia, ad assumere il comando del sommergibile atlantico « Cappellini »[21].

Todaro non fece parola con nessuno, nemmeno con la moglie[22], che era riuscito a vedere per pochi minuti durante il viaggio di trasferimento a La Spezia. La signora Rina ricorda:

> Capii che doveva trattarsi di missione più pericolosa delle solite perché Salvatore mi precisò che non avrebbe potuto più darmi regolarmente sue notizie, come invece era solito fare. Mi disse testualmente: « Se riceverai lo stipendio intero

[21] Il sommergibile « Comandante Alfredo Cappellini » era derivato dalla classe « Marcello » e aveva come fratello il « Comandante Faa di Bruno ». L'impostazione del « Cappellini » risaliva al 25 aprile 1938, mentre la sua effettiva entrata in servizio era avvenuta il 23 settembre 1939. Il « Cappellini » aveva in superficie un dislocamento di 1083 tonnellate, che aumentava a 1340 in immersione. In superficie il « Cappellini » raggiungeva i 17 nodi, ridotti a 8 nodi e mezzo in immersione. L'armamento di questo sommergibile era costituito da due cannoni da 100, due mitraglierie a.a e otto tubi di lancio.

[22] Il comandante Todaro aveva sposato - il 2 novembre 1933 - la signorina Rina Anichini, di Livorno, che aveva conosciuto ancora nel 1926, quand'era giovane accademista. Nel 1939 era nato il primo figlio del Comandante.

> vorrà dire che non tornerò più a casa ». Ma io ero sicura che sarebbe tornato.

Il 29 settembre 1940, al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro, il sommergibile « Cappellini » salpava da la Spezia per destinazione ignota. La destinazione era l'Atlantico, perciò si sarebbe dovuto attraversare lo stretto di Gibilterra, impresa che non era proprio facile, tanto vero che nei primi giorni di giugno lo stesso « Cappellini », pilotato dal comandante Masi, aveva già tentato di forzare questa via, senonché una serie di coincidenze sfavorevoli lo avevano obbligato a tornare alla base[23].

[23] Il 13 giugno 1940 il « Cappellini », al comando del capitano di corvetta Cristiano Masi, salpava da Cagliari diretto in Atlantico, dove avrebbe dovuto operare nella zona di Madera. Alla mezzanotte fu avvistato, nei pressi di Capo Negro vale a dire a 13 miglia a Sud di Punta Almina, dal *trawler* « Artic Ranger », ma riuscì a sfuggire. Mezz'ora dopo, mentre si avvicinava a Punta Almina, il comandante Masi avvistò un gruppo di unità sottili di vigilanza e, non potendo immergersi per la scarsità di fondali, manovrò in modo da ridurre i danni del non desiderato incontro. Avvistato dal nemico, il « Cappellini » ebbe uno scambio di siluri con il cacciatorpediniere britannico « Vidette ». Arrivato nella baia di Almadrab, il « Cappellini » riuscì a sfuggire al nemico. Pareva che l'operazione fosse esaurita, invece, appena doppiata Punta Almina, ecco un altro cacciatorpediniere britannico a distanza ravvicinata. Il « Cappellini » fu costretto a entrare nel porto neutrale di Ceuta, di dove, giocando d'astuzia con la vigilanza nemica, riprese il largo qualche giorno dopo.
In conseguenza di tutti questi contrattempi, il « Cappellini » invece che verso l'Atlantico puntò allora su La Spezia, che era la base di assegnazione. L'avventura del « Cappelli-

Questa volta per il battello le cose sembravano invece mettersi meglio. La mattina del 5 ottobre il « Cappellini » iniziò l'attraversamento del guardatissimo Stretto.

Vittorio Marcon, attendente del Comandante e timoniere, così ricorda quelle ore:

> Raggiungemmo lo Stretto di Gibilterra in immersione e abbastanza tranquillamente. Dopo pochi minuti che eravamo entrati nelle acque pericolose, però, fummo attaccati da tre caccia antisommergibili britannici. Ci sganciarono sopra almeno un centinaio di bombe, fortunatamente non troppo precise, anche perché noi eravamo a 150 metri di profondità, immobili, per non farci localizzare. A ogni colpo il battello subiva scossoni paurosi. D'un tratto lo scafo cominciò a far acqua in più punti. Non era niente di drammatico, ma la cosa aumentava l'inquietudine per come sarebbe andata a finire.

ni », anche se non aveva permesso di raggiungere l'obbiettivo, non si poteva comunque considerare inutile poiché aveva consentito di:

1) individuare il dispositivo di sicurezza dello Stretto per le provenienze dal Mediterraneo (vigilanza continua e strettissima su sei elementi distinti e quindi evitabili con molta difficoltà);

2) constatare l'atteggiamento benevolo delle autorità spagnole nella applicazione delle norme stabilite per la neutralità (l'articolo 12 della XIII Convenzione dell'Aja del 1907 fissa in 24 ore — salvo casi di avarie — il tempo massimo di permanenza di una nave da guerra belligerante in porto neutrale).

> Uno scossone più forte e rimanemmo al buio. Il gran numero di colpi che ci piovevano sulla testa e sballottavano il battello evidentemente aveva danneggiato l'impianto elettrico. Facemmo ricorso a degli accumulatori trasportabili e riavemmo un po' di luce.
>
> Le cose sembravano mettersi decisamente male. Allora il Comandante, che non aveva perduto la calma abituale, decise di sottrarsi a quell'inferno tentando il tutto per tutto. Fece mettere in moto lentamente, ordinò una netta correzione di rotta. Dopo pochi secondi si intese un rumore indistinto di ferrame, come se delle catene sfregassero contro lo scafo. Non potevano essere bombe di profondità inglesi poiché il rumore era continuo. Allora?
>
> « Comandante, — dissi con un fil di voce e già sentivo un sudore freddo scorrermi lungo la schiena — ma non saranno mica i cavi d'acciaio d'un qualche campo minato a sfiorare le fiancate del battello? » Il Comandante me ne diede conferma, se n'era accorto ancor prima di me, però c'era niente da fare, per uscire da quel dannato Stretto e sfuggire agli inglesi dovevamo continuare così, ai limiti di un campo minato, sperando nella buona stella.
>
> « Fa finta di niente, — mi disse il Comandante — meglio che gli altri, se non hanno sentito, non sappiano. Vedrai che ce la faremo! »

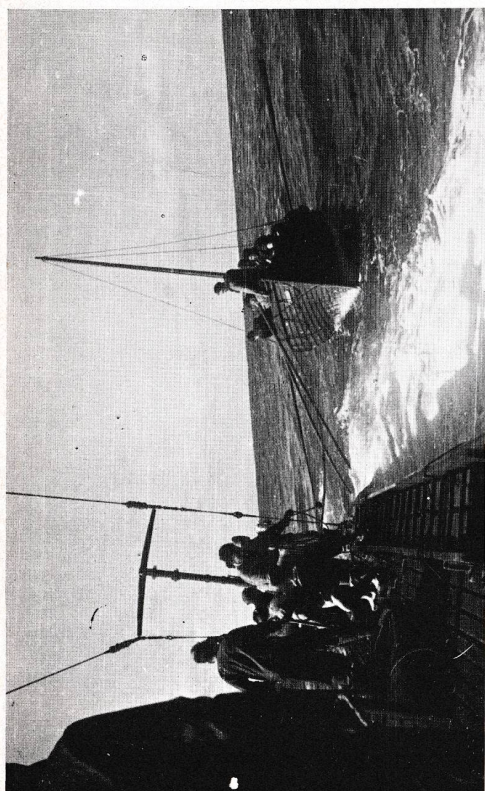
Mi sentii sicuro che ce l'avremmo fatta, anche se stavamo navigando vicino, vicino alla morte.

Tempo senza fine, col cuore in gola e una gran voglia di tirar fuori tutta la paura che urgeva dentro e che soltanto guardando il Comandante potevo dominare. Il Comandante era sempre calmo, impassibile, dava ordini sottovoce, ma avrebbe potuto parlare anche soltanto con quei suoi occhi neri, profondi, che veramente soggiogavano. Quando Dio volle il rumor di ferrame cessò, e anche i colpi sopra la testa furono soltanto un ricordo vivo, ma lontanissimo, come se l'episodio fosse stato vissuto in sogno.

« Siamo fuori! » — mi disse il Comandante, mi disse semplicemente così, come fosse la cosa più naturale di questo mondo.

Tirai un sospiro. Ormai doveva essere buio. Mi sembrava un secolo da quando avevo saputo che il « Cappellini » era nelle acque di quel maledetto canale. Dopo poco emergemmo. Eravamo nell'Atlantico sconfinato, e sentir l'aria libera, dopo tante ore di tensione, dava una sensazione piacevolissima, come accade al convalescente che esce di casa la prima volta dopo un lungo tempo che è stato rinchiuso.

Cominciò la navigazione più tranquilla: sott'acqua nelle ore diurne; durante la notte continuavamo a venire in superficie; così riuscivamo an-

Pilota d'aereo

Una lancia con l'equipaggio del « Kabalo » trainata dal « Cappellini »

che a riparare i danni che lo scafo aveva riportato per tutte quelle bombe piovutegli sopra.

Sin qui il racconto del marinaio Vittorio Marcon, mentre la versione ufficiale dice che il « Cappellini » attraversò lo Stretto di Gibilterra quasi tranquillamente, in immersione, incontrando condizioni meteorologiche buone. Soltanto all'altezza di Tarifa il « Cappellini » — sempre secondo la versione ufficiale — sarebbe sceso quasi di colpo a 140 metri di quota a causa di un improvviso e imprevisto appesantimento [24].

Sempre in immersione, il « Cappellini » sarebbe uscito dallo Stretto dopo il tramonto, senza essere stato avvistato dalle unità britanniche di vigilanza.

E le bombe di profondità ricordate dal marinaio Marcon? Può darsi che gli Inglesi, senza avere individuato il « Cappellini », subodorando qualche cosa di anormale, per precauzione avessero scaraventato quella pioggia di bombe, allo scopo di mettere in difficoltà l'eventuale nemico subacqueo.

---

[24] Vedere « I sommergibili negli Oceani » di Ubaldino Mori Ubaldini collana « La Marina italiana nella seconda guerra mondiale » a cura dell'Ufficio storico della Marina militare.

VI

L' inizio della vita atlantica del « Cappellini » è così narrata dal marinaio Vittorio Marcon:

> Le ore si succedevano abbastanza tranquille, quasi monotone. Ci restava soltanto da fare la guardia e le cure di bordo. Del resto, non accadeva mai niente. Il giorno 11 ottobre raggiungemmo la zona che ci era stata assegnata e cioè, grosso modo, il rettangolo contenuto fra il 16° e 32° di longitudine ovest e 35° e 32° di latitudine nord, un pezzo di Atlantico che partiva, presso a poco, da Madera protendendosi verso l'America.
> Cominciò l'appostamento lungo, tenace, paziente, quel tipo di guerra che sembra sempre senza scopo anche se ogni minuto può farvi incontrare il pericolo mortale.
> Le giornate quiete passavano una dietro l'altra. Pareva di navigare in crociera. Eppure il Comandante, attentissimo a tutto quel che accadeva a bordo, era quasi sempre in giro per il battello a parlare con questo, a scherzare con quell'altro, per tenere su di giri tutti gli uomini, perché egli diceva che gli uomini dovevano essere sempre pronti allo scontro, anche moralmente.
> Non sfuggiva niente al Comandante, nemmeno di quel che poteva accadere intorno al « Cappellini ». Per essere sempre pronto, il Comandante finiva per non riposare quasi mai nella sua cuccetta, spesso dormiva in torretta, vicino al periscopio d'attacco.
> Trascorsero alcune giornate senza novità. Il mare, intanto, andava ingrossando, ed era il solo fatto nuovo che ci fosse accaduto dopo l'avventuroso attraversamento dello Stretto di Gibilterra.

Il 15 ottobre era trascorso uguale ai giorni che lo avevano preceduto. Anche il tramonto era stato rapidissimo, come sempre avviene nelle regioni equatoriali, e s'era fatto buio di colpo. Il « Cappellini » continuava a incrociare nella zona che era stata affidata alla sua guardia, ma non accadeva nulla, anche quella giornata stava per concludersi senza niente di nuovo. Invece no, invece era detto che proprio allora il « Cappellini » si apprestasse a vivere uno degli episodi rimasto nella storia della guerra come esempio ineguagliato di cavalleria e di umanità.

L'episodio è così narrato nel rapporto presentato dal comandante Todaro — alla data 8 novembre 1940 — ai diretti superiori:

> 15 ottobre 1940 - Alle ore 23.15 si avvista una sagoma non chiaramente identificabile data l'oscurità. Dirigo l'attacco a forte andatura. Si tratta di un piroscafo che presenta i settori poppieri (beta 150°). Alla distanza apprezzata di 2.000 metri il piroscafo si accorge di essere inseguito e mette la poppa sul sommergibile accelerando

contemporaneamente l'andatura. Alla distanza di circa 1.500 metri apre il fuoco col cannone di poppa. Il tiro è molto lungo. Il mare forza da 4-5. Serro ulteriormente le distanze mantenendo la prora sul piroscafo per presentare il minimo bersaglio, poi a circa 1.000 metri accosto in fuori ed ordino l'apertura del tiro. Alla terza salva la nave è colpita a poppa. Un incendio si sviluppa nella stiva poppiera contenente presumibilmente materiale infiammabile, nelle prossimità del cannone, che interrompe il fuoco. Frattanto numerose granate colpiscono la nave in plancia ed al galleggiamento, producendone l'arresto e lo sbandamento sul fianco sinistro. Mi porto a circa 500 metri su beta 90° e lancio un siluro contro la nave ferma per assicurare il rapido affondamento e per evitare che da bordo si possa eventualmente riprendere il tiro. L'arma passa sotto l'unità senza esplodere. Lancio successivamente un altro siluro da 533 con lo stesso esito e poi uno da 450. Le scie si distinguono chiaramente, ma non si verifica alcuna esplosione. Ritengo perciò che ciò sia dovuto a forti irregolarità di traiettoria verticale a causa del mare agitato. Per evitare un inutile consumo di armi affondo la nave a colpi di cannone.

Si tratta del piroscafo « Kabalo » di tonn. 7545 di portata, appartenente alla Compagnia Marittima Belga, partito da Glasgow per Freetown con

un carico di aerei e di parti di rispetto per l'aviazione.

L'affondamento è avvenuto alle ore 04.00' del 16 ottobre nel punto a miglia 720 per 268° dal faro di Punta do Pardo (isola di Madera).

In base alla conoscenza della zona giudico che non vi siano pericoli per il sommergibile e decido di prendere a rimorchio la lancia dei naufraghi (fra cui vi è il Comandante) in attesa di incontrare un piroscafo neutrale. In seguito allo sfondamento dell'imbarcazione a causa del mare prendo le 26 persone a bordo chiudendole nella falsa torre e le sbarco all'alba del 19 ottobre in una insenatura dell'isola di S. Maria delle Azzorre. Indi dirigo nuovamente in zona.

Il racconto è semplicissimo, ha la scarnità caratteristica dei rapporti militari che tengono conto soltanto dei fatti, senza soffermarsi sull'essenza degli stessi. Ma l'episodio di cui è stato protagonista Todaro ebbe svolgimento e seguito inimmaginabili.

Intanto il salvataggio dell'equipaggio del « Kabalo », liquidato in poche righe dal rapporto di Todaro, ha avuto una storia ben più complessa e difficile di quel che non dica l'informazione ufficiale.

Messo fuori combattimento il « Kabalo », al comandante Georges Vogels non restava altro che dare il « Si salvi chi può! ». L'abbandono del piroscafo belga non andò proprio del tutto bene, poiché qualcu-

no non riuscì a raggiungere le imbarcazioni di salvataggio.

Il comandante Todaro, messi a segno i colpi decisivi, avrebbe potuto allontanarsi, anche perché il « Kabalo », che non ne voleva sapere di affondare, con il suo incendio avrebbe potuto richiamare l'attenzione del nemico. Invece, Todaro volle restare sul posto, anzi, si mise a cercare i naufraghi. Riuscì a scovarne cinque che, in mare, stavano dandosi da fare per galleggiare, sbattuti qua e là da ondate grosse che facevan paura soltanto a guardarle. Presi a bordo i cinque naufraghi, Todaro seppe che si trattava di un piroscafo belga. Continuò a cercare, nella notte buia e tempestosa, le scialuppe del « Kabalo ». Ne trovò una, quella dov'era lo stesso comandante Vogels, che fu invitato a salire sul « Cappellini ».

Del primo incontro fra Todaro e Vogels ce ne dà testimonianza Marcel Reclercq, terzo ufficiale del « Kabalo » e uno dei primi cinque naufraghi salvati dal « Cappellini », in una narrazione raccolta poco dopo l'accaduto dal giornalista Pierre Goemaere [25]:

> Qualche minuto dopo, la baleniera toccava il sommergibile e il comandante Vogels veniva a bordo. Mentre stava arrivando, vidi il Comandante italiano levarsi il passamontagne e mettersi in testa il suo berretto da ufficiale [26] che un marinaio gli porgeva. Quando il Comandante belga fu davanti a lui, egli lo salutò portando la mano alla visiera del berretto, e gli disse curiosamente:
>
> « Come va? »
>
> « Eh... potrebbe andare meglio » rispose Vogels.
>
> « Evidentemente, — disse l'Italiano — ma vi faccio osservare che il vostro battello navigava a luci spente. In piena notte. Perché navigavate a luci spente? »
>
> « Erano gli ordini » disse Vogels.
>
> « Voi avevate i vostri ordini come io avevo i miei » fece l'Italiano. Poi, ripeté: « Che cosa volete, è la guerra!... ».
>
> Fece portare del *cognac* e cominciò a porre una serie di domande riguardanti il « Kabalo » e il suo equipaggio. A una di queste domande (che io non avevo capito) intesi Vogels replicare che non poteva rispondere.
>
> « Si capisce, siete libero di non rispondere » disse l'Italiano.
>
> Allora chiese se Vogels potesse sapere dov'era l'altra scialuppa. Poiché Vogels lo ignorava, egli decise: « Vado alla sua ricerca. Vogliate tornare sulla vostra baleniera insieme con il vostro uffi-

[25] Vedere il citato volumetto « Les Belges du "Kabalo" ».

[26] Lo stesso Reclercq ha descritto così il comandante Todaro: « Una testa simpatica nonostante la sua barba a punta (io non amo le barbe). Tarchiato, costruito solidamente, era a piedi nudi, vestito con un maglione nero e pantaloncini color kaki. Un passamontagne gli copriva la testa. Ma era una bella testa di marinaio, energica, con uno sguardo chiaro. Non so perché, ho l'impressione che i gladiatori romani dovevano essere dei tipi così. »

ciale (che ero io) e con i due uomini validi che ho raccolto contemporaneamente a lui. Tengo a bordo i due uomini che non sono in grado di stare in piedi ».
« Grazie » rispose Vogels.
« Vi ritroverò domani mattina. Immagino che la vostra scialuppa sarà fornita. Che cosa avete come provviste? »
« Del biscotto, della carne in scatola, una cassa di latte condensato. »
« E un compasso? »
« Sì, abbiamo un compasso. »
« Conoscete la posizione? 30 latitudine nord, 30 longitudine ovest. »
« Grazie. »
« Che strada seguirete? »
« Sud-sud-est, in direzione di Madera. »
« Avete speranze di arrivarci? »
« No!... Siamo a più di 700 miglia! »
L'Italiano rimase un momento silenzioso, poi disse: « Voi comprendete, no, che non posso prendervi a bordo con i vostri uomini? »
« Capisco » fece semplicemente Vogels.

Raccolta dallo stesso giornalista belga Pierre Goemaere, ecco la continuazione della storia fatta da Henri Caudron, secondo ufficiale del « Kabalo », che rievoca i fatti del mattino successivo all'affondamento del piroscafo belga:

Alle undici del mattino eravamo ancora senza notizie del sommergibile. Le acque erano sempre dure, ma il sole rischiarava il mare. Io dissi a Reclercq, che veniva a rilevarmi dal timone : « Credi ancora, tu, a questo sommergibile? »
« Sì » disse Reclercq.
« Che cosa vuoi che faccia di noi? »
« Io non lo so..., ma la differenza tra te e me consiste nel fatto che io ho visto la faccia di questo Comandante e che tu, invece, non l'hai vista. »
Esattamente in quel momento un marinaio gridò: « Il sommergibile! » Ci veniva sopra, da tribordo, a tutto gas, con una grossa onda che rotolava sulla coperta anteriore. In meno di cinque minuti esso era sulla nostra traversa.
Dalla passarella il Comandante (con i suoi famosi pantaloncini e il suo caratteristico passamontagne) ci gridò al megafono: « Non ho ritrovato la seconda scialuppa. Ma ho ricevuto un messaggio da altro sommergibile italiano; la scialuppa è stata scoperta all'alba, da un piroscafo panamense, e l'equipaggio è stato preso a bordo. »
Il messaggio era esatto: una settimana dopo lo equipaggio di questa seconda scialuppa veniva sbarcato dal piroscafo panamense nel porto di Lisbona.

E il racconto di Henri Caudron continua:

Ciò che ci diede una gioia formidabile, una gioia

che non dimenticheremo mai perché le nostre vite si giocavano in quel momento, fu quando l'Italiano annunciò, sempre nel suo portavoce: « Vi farò gettare una cima e vi prenderò a rimorchio per diminuirvi un po' di cammino... Vi trainerò sino a questa sera... o fino a domani mattina; non so ancora. »

Navigando a sette nodi, date le condizioni del mare, la scialuppa imbarcava di continuo acqua e quelli che erano a bordo non potevano smettere di sgottare. Così, per tutto il giorno. Venne la notte e il rimorchio continuava, ma ecco il guaio. Ritorniamo al racconto di Henri Caudron:

D'un tratto il marinaio di guardia alla cima si mise a urlare verso il sommergibile. La corda del rimorchio si era strappata e il rimorchiatore se la filava da solo! Dopo pochi secondi la notte lo aveva inghiottito!
Sì, fu un momento terribile. Vagavamo soli, alla deriva. Il sommergibile si sarebbe accorto che non eravamo più dietro di lui? E anche se se ne fosse accorto, avrebbe avuto ancora voglia di cercarci in una simile notte nella quale, per colmo di sfortuna, non c'era un raggio di luna?
Stavamo per issare la vela quando il sommergibile ritornò.

Nuovo rimorchio, ma all'alba la corda fu strappata di bel nuovo. E' ancora Henri Caudron che racconta:

Questa volta, i nostri Italiani avrebbero evidentemente colto l'occasione per darci il loro arrivederci. Invece pareva proprio non ci pensassero. Ritornarono ancora una volta e ripresero a riparare la cima del rimorchio, faccenda anche più complicata della prima volta poiché il mare non era per niente rabbonito. Un marinaio del sottomarino fu preso da un'ondata, e noi avemmo la fortuna di afferrarlo abbastanza velocemente e di issarlo nella nostra scialuppa di dove lo riportammo a bordo.
Il cavo del rimorchio fu allungato, accorgimento indispensabile date le condizioni del mare... Tutto ciò durò più di un'ora, durante la quale il Comandante italiano restò sulla plancia sorvegliando l'operazione senza dirci una parola. Noi, del resto, preferivamo così...

Rendendosi conto che la faccenda andava per le lunghe, nel pomeriggio, verso le 16, il comandante Todaro prese a bordo tutto l'equipaggio della scialuppa, meno tre uomini e lo stesso Henri Caudron, che rimasero al governo della imbarcazione. Il « Cappellini » aumentò l'andatura da sette a undici nodi.

Naturalmente la scialuppa non poteva reggere a lungo, pur se lo stato del mare era andato migliorando, così, a sera inoltrata, per non affondare con la imbarcazione, Caudron disperatamente richiamò l'attenzione di quelli del sommergibile. Dopo tanto urlare il « Cappellini » si arrestò. Caudron racconta:

E noi ci avvicinammo tirandoci sulla cima. Scorsi la sagoma, con pantoloncini e passamontagne, del Comandante italiano e temetti che, perduta la pazienza, egli ci dichiarasse che ne aveva avuto abbastanza e che ci mandasse al diavolo. Invece gridò soltanto, con voce calma:
« Che cosa c'è che non va? »

Anche gli ultimi quattro naufraghi furono presi a bordo del « Cappellini », mentre della scialuppa, lasciata a rimorchio, la mattina dopo non era rimasto nemmeno un segno.

A bordo del sommergibile i 26 naufraghi erano stati sistemati così: una dozzina nel magazzino cordami; alcuni nei locali di *toelette;* una diecina nella falsa torretta. Libero, seppure costantemente sorvegliato da un marinaio italiano, il comandante Vogels.

Naturalmente in condizioni disastrose erano gli uomini chiusi nella falsa torretta, esposti all'acqua, al vento, al freddo. Non di rado questa situazione provocava le reazioni dei Belgi. Allora arrivava il comandante Todaro. Ricordano i naufraghi del « Kabalo », secondo quanto ebbe a raccogliere il citato giornalista belga Pierre Goemaere:

> Dal momento in cui lo vedevamo apparire, con i suoi famosi pantaloncini e il suo inseparabile passamontagne, tacevamo perché, è chiaro, visto che noi ci lagnavamo di essere troppo stretti nella gabbia, egli aveva un mezzo radicale per risolvere il problema estraendo qualcuno di noi e gettandolo in mare. Dopo tutto non costituivamo noi un equipaggio nemico?... Invece, egli si accontentava di osservarci, da prima in silenzio, per qualche istante, con quei suoi occhi franchi e onesti. Si sentiva, nello sguardo di questo uomo, che egli ci compiangeva... Poi, diceva cose come queste: « So bene, amici miei, che voi state male là dentro, e magari molto male, ma so anche che sono impegnato a tirarvi fuori dai guai. Prima di tutto dovete mettervi in testa questo. Avreste preferito che vi avessi abbandonato nella vostra scialuppa? E sarebbe stato molto più comodo per me. Allora vi rendete ben conto di quel che io sono impegnato a fare? Capite che, per voi, io rischio il mio battello e il mio equipaggio? Considerate le mie responsabilità, queste responsabilità che io prendo su me solo? Io navigo verso le Azzorre con l'intenzione di sbarcarvi là, ma per questo sono obbligato ad attraversare acque di settori pericolosi non soltanto a causa dei miei nemici, ma anche a causa degli stessi sommergibili dell'Asse, che non attendono la mia presenza in queste acque. Che cosa dovrei fare, ditemi, in caso di allarme? Ci avete pensato? »

L'avventura dei naufraghi del « Kabalo » si concluse il 19 ottobre nell'isola di S. Maria delle Azzorre, dove accadde un altro episodio curioso.

Mentre, quattro alla volta, i naufraghi raggiunge-

vano la spiaggia con un canotto messo a loro disposizione dal comandante Todaro, il guardiano del faro richiese al sommergibile di dichiarare la sua nazionalità. Dopo qualche attimo di titubanza, visto che il guardiano insisteva, il « Cappellini » issò un drappo nero con teschio e tibie, la bandiera dei pirati. La segnalazione ebbe il potere di far fuggire il guardiano e di mettere di buonumore Italiani e Belgi. Quando il turno di scendere a riva toccò a Henri Caudron, egli si avvicinò al comandante Todaro, guardandolo apertamente in faccia, e gli disse:

> « Comandante, quando avete attaccato il "Kabalo" in posizione favorevole, a poppa, io dormivo nella mia cabina. Ho spesso pensato che se, in quel momento, fossi stato vicino al nostro cannone, l'avrei puntato ben diversamente da come è stato fatto e che non sarebbe stato il "Kabalo" ad andare a fondo, bensì il vostro battello. Questa è la mia idea, e mi scuso di dirvela. Ma perché ve la dico? Perché voi comprendiate ciò che io voglio aggiungere.
> Eh! bene, ora che ho visto che uomo siete con i vostri nemici, ora che io so come voi agite con loro quando i conti sono regolati, io mi domando che uomo voi dovrete essere con i vostri amici, e come essi debbano stimarvi! »
> Così io ho parlato a questo Comandante, e ho visto nei suoi occhi che egli capiva il mio discorso e che gli faceva piacere. Egli mi ha semplicemente teso la mano ridendo. Allora gli ho chiesto: « Comandante, se non sono indiscreto, posso chiedervi chi siete? Ci farebbe piacere, ai miei compagni e a me, di conoscere il vostro nome ». Stava per lasciar andare la mia mano, ma ancora la trattenne per rispondere: « Sono, come voi, un uomo di mare. È sufficiente questo perché io faccia per voi e per i vostri compagni ciò che avreste fatto voi per me e per i miei uomini se, come avete detto voi, foste riuscito ad affondare il mio battello. Non c'è bisogno di dire di più. » Aveva lasciato la mia mano e io feci un passo all'indietro per congedarmi. Ma mi ricredetti. Io sono un testardo. Mi riportai vicino a lui e gli feci: « Perdonatemi, Comandante, avrei dovuto dirvi che ho quattro figli... Allora, se non desiderate dirmi il vostro nome per mia soddisfazione, accetterete forse di dirmelo perché i miei ragazzi possano mettere il vostro nome nelle loro preghiere. » Mi sorrise con una straordinaria dolcezza. Mai vidi tanta dolcezza negli occhi di un uomo. Ed egli disse a mezza voce: « Sì, i vostri ragazzi possono pregare perché Iddio protegga il comandante Bruno Salvatore... Addio, tenente Caudron! »

A questa testimonianza sull'azione del Comandante del « Cappellini » va aggiunta quella particolarmente significativa dello stesso Georges Vogels, comandante del « Kabalo », che prima di lasciare il som-

mergibile scrisse questa lettera, conservata ancora fra i ricordi più preziosi di Salvatore Todaro.

Le 18 octobre 1940

Au Commandant du sous-marin italien X...

Monsieur le Commandant,

avant de quitter votre navire je tiens à vous remercier de tout coeur pour avoir sauvé la vie à vingt-cinq hommes de mon équipage et la mienne.

Je comprends votre devoir de couler tout navire marchand armé. Mais après, vous avez fait tout ce qui est humainement possible de faire pour nous sauver.

Je sais que vous avez couru de grands risques pour nous amener en lieu sûr, nous étions très loin de toute côte. Vous nous avez remorqué, malheuresement notre embarcation s'est brisée. Après, vous nous avez pris à votre bord, où nous avons été traité excessivement bien. Pour tout cela je vous exprime encore ma plus grande reconaissance. Et après la guerre, je serai très heureux de vous rencontrer pour encore vous remercier.

Georges Vogels — Commandant du vapeur belge « Kabalo » [27].

---

[27] 18 ottobre 1940 — Al Comandante del sommergibile italiano X...

Signor Comandante, prima di lasciare la vostra nave tengo a ringraziarvi di cuore per avere salvato la vita a venticinque uomini del mio equipaggio e la mia. Capisco il vostro

Lo stesso comandante Vogels scriveva ancora, da Anversa, il 31 gennaio 1941:

Comandant,

Suis rentré à Anvers depuis quelque jours. Je tiens à vous remercier encore ainsi que vos officiers et votre équipage du sauvetage au mois d'octobre dernier d'une grande partie de l'equipage du « Kabalo ». Tous parlent encore avec éloges de l'excelent traitement reçu, de votre conduite humanitaire malgré la guerre et des vos grandes qualités de marin.

Veuillez agréer l'expression de ma haute consideration. G. Vogels cap. ex « Kabalo ».

In quelle giornate non tutto fu semplice, però, a bordo del « Cappellini », poiché, oltre al disagio conseguente ai 26 imprevisti ospiti, l'equipaggio italiano dovette guardarsi dall'azione non proprio encomiabile di qualcuno dei salvati. È ancora il marinaio Marcon a raccontare:

Durante la navigazione, uno dei naufraghi stipati nel magazzino, dovendosi muovere per neces-

---

dovere di affondare qualsiasi nave mercantile armata. Ma voi avete fatto tutto ciò che è umanamente possibile fare per salvarci. So che avete corso grandi rischi per condurci in porto sicuro, noi eravamo lontanissimi da tutte le coste. Voi ci avete rimorchiato, disgraziatamente la nostra imbarcazione si è schiantata. Poi ci avete preso a bordo, dove noi siamo stati trattati eccessivamente bene. Per tutto ciò io vi esprimo la mia più grande riconoscenza. E dopo la guerra sarò felicissimo di incontrarvi per ringraziarvi di nuovo. Giorgio Vogels — Comandante del vapore belga « Kabalo ».

sità fisiologiche, pur se guardato, riuscì a combinare qualche danno. Me ne accorsi io stesso, che ero al timone, sentendo bene che il battello non governava. Diedi l'allarme e subito si provvide a sistemare la faccenda. L'autore del tentativo di sabotaggio, invero poco generoso dato il comportamento del comandante Todaro, fu subito identificato e inviato nella finta torretta, che era certamente il posto meno comodo del battello.

Questo atto, comunque, non sminuisce minimamente l'eccezionale eco avuta dal cavalleresco, umanissimo gesto del comandante Todaro appena nei Paesi neutrali si ebbe notizia dell'avventuroso salvataggio compiuto dal « Cappellini ». Tra le testimonianze di questa eco ricordiamo la lettera scritta da una ignota signora portoghese:

> Al Ministero della Marina Italiana — Roma
> Lisbonne, Novembre 1940.
> Je voudrais, si possible, que ces lignes soient remises au Comandant du sousmarin italien qui a fait couler le navire « Kabalo »:
> Monsieur,
> Heureux le Pays qui a des enfants tels que vous!
> Nos journaux font le récit de votre façon d'agir envers l'équipage d'une navire que votre devoir a fait torpiller.
> Il y a un héroisme barbare et un autre devant lequel l'âme se met à genoux: c'est le vôtre...

> Soyez béní pour votre bonté que fait de vous un héros non seulement de l'Italie mais de l'Humanité.
> Une Portugaise [28].

[28] Al Ministero della Marina italiana — Roma
Lisbona, novembre 1940.
Vorrei, se possibile, che queste righe fossero trasmesse al Comandante del sommergibile italiano che ha affondato la nave « Kabalo »:
Signore, fortunato il Paese che ha dei figli come voi!
I nostri giornali pubblicano il racconto di come avete agito nei confronti di una nave che il vostro dovere ha obbligato a silurare.
Vi è un eroismo barbaro e un altro davanti al quale l'anima si mette in ginocchio: questo è il vostro...
Siate benedetto per la vostra bontà, che fa di voi un eroe non soltanto per l'Italia ma per l'Umanità.
Una portoghese.

VII

Mentre i giornali iberici parlavano dell'affondamento del « Kabalo » e del gesto di eccezionale umanità che aveva consentito all'equipaggio belga di mettersi in salvo, il « Cappellini » tornava in zona, cioè riprendeva l'agguato nel tratto di Atlantico che gli era stato assegnato. Il comandante Todaro ignorava quel che si stava scrivendo su di lui, come ignorava quanto contro di lui stavano preparando i responsabili del Governo belga.

Il 21 novembre 1940 il Consiglio dei ministri belgi in esilio, riunito a Londra, comunicava ufficialmente [29] che il Paese da essi ministri rappresentato si riteneva in stato di guerra con l'Italia. La decisione era stata presa perché:

1° l'aviazione italiana aveva utilizzato i campi belgi come basi per le sue azioni;

2° un sommergibile italiano aveva affondato in Atlantico il piroscafo belga « Kabalo ».

Pertanto il comandante Todaro, in seguito a questo documento, era ritenuto ufficialmente come una delle cause del conflitto italo-belga. Ma che cosa vi era di logico in questo episodio?

A parte ogni altra considerazione, vogliamo rifarci alla precisa e certamente non faziosa testimonianza del giornalista belga già citato, Pierre Goemaere. Nell'introduzione al suo prezioso libretto « Les Belges du "Kabalo" » Goemaere scrive testualmente:

> Essendo stati, i salvati del « Kabalo », trasportati a Lisbona, dove ci trovavamo anche noi, potem-

[29] Ecco il testo integrale di questo documento:

« Depuis la rupture de ses relations diplomatiques avec la Belgique, l'Italie s'est livrée vis-à-vis de notre Pays à des actes d'hostilité.

« L'Italie s'est emparée d'avions appartenent à la Belgique et se trouvant en Afrique du Nord. Un sous-marin italien a coulé le vapeur belge "Kabalo", sachant qu'il était belge. L'Italie a envoyé en Belgique plusieurs escadres aériennes et y a établi des bases d'aviation.

« Ces actes d'hostilité caractérisée force le gouvernement belge à envisager ses rapports futurs avec l'Italie sous l'angle de la réciprocité.

« En consequence, le gouvernement belge a décidé de faire interner les Italiens suspects se trouvant au Congo.

« Toutes relations entre représentants belges et italiens à l'étranger sont rompues. »

Ne diamo la traduzione:

« Dopo la rottura delle relazioni diplomatiche con il Belgio, l'Italia nei confronti del nostro Paese si è lasciata andare ad atti di ostilità.

« L'Italia si è impadronita di aeroplani appartenenti al Belgio e che si trovavano nell'Africa del Nord. Un sottomarino italiano ha affondato il vapore belga "Kabalo », sapendo che era belga. L'Italia ha inviato in Belgio parecchie squadre aeree e vi ha stabilito delle basi.

« Questi atti di ben precisa ostilità obbliga il governo belga a considerare i suoi futuri rapporti con l'Italia sotto l'angolo della reciprocità.

« Pertanto, il governo belga ha deciso di internare gli Italiani sospetti che si trovano nel Congo.

« Tutte le relazioni tra rappresentanti belgi e italiani all'estero sono rotte ».

mo prendere contatto con gli stessi e dalle loro labbra potemmo raccogliere la narrazione della straordinaria avventura da essi vissuta. La nostra intenzione era di pubblicare subito questo racconto, ma vi rinunciammo poiché le deposizioni dei naufraghi rivelavano una circostanza inattesa nella distruzione della loro nave: affondando il « Kabalo », il sommergibile italiano ignorava di attaccare una nave belga. Una simile rivelazione non rischiava di indebolire uno degli argomenti fondamentali della nostra dichiarazione di guerra?
Un'altra circostanza, di carattere non meno inatteso, accresceva l'inopportunità di pubblicare il racconto: il comportamento davvero cavalleresco e generoso del pirata che, nonostante gli ordini dell'Asse — si sapeva con quale rigore questi ordini vietassero ai comandanti dei sommergibili di preoccuparsi degli equipaggi naufragati — per salvare i nostri connazionali aveva corso volontariamente dei rischi tanto straordinari, fatto rimasto senza uguali nella guerra sottomarina.

Lo stesso giornalista belga continua nelle sue considerazioni quanto mai significative al riguardo, anche perché scritte dopo la guerra:

Il nostro dovere di pubblicista [30] era, dunque,

[30] A proposito dei compiti e dei doveri del giornalista, ri-

di conservare il silenzio, o almeno — allorché fummo messi finalmente davanti all'evidenza dell'episodio dalla stampa portoghese e spagnola — di fornire soltanto frammenti dell'odissea degli uomini del « Kabalo ».
Oggi, però, le ragioni del silenzio sono scomparse.

La testimonianza di Pierre Goemaere, dunque, ci sembra quanto mai probante per smentire nel modo più chiaro e inequivocabile una delle ragioni che ebbe a suo tempo a portare il Belgio in guerra contro l'Italia, contemporaneamente escludendo una qualsiasi parvenza di colpa o di errore nell'azione del comandante Salvatore Todaro.

In altre parole: Italia e Belgio rispettivamente erano neutrali. Il « Cappellini » navigava in una zona dove non poteva essere naviglio amico, altrimenti il comandante Todaro lo avrebbe saputo. Incontrando

teniamo utile riportare il pensiero di Indro Montanelli, uno che conosce bene l'argomento e l'etica che vi si lega. Il Montanelli, dunque, ebbe a scrivere (vedere l'articolo « Perché non rivelai il segreto del sommergibile "Orzel" », apparso sulla « Domenica del Corriere » del 19 dicembre 1965):

« Pensavo che il dovere di un giornalista è quello di sapere con qualsiasi mezzo e d'informare a dispetto di qualunque impegno ». Si tratta di una regola professionale fissa e a carattere universale. Orbene, se nonostante questa regola il belga Goemaere ritenne di comportarsi come si è detto, ci pare fuori discussione che l'episodio del « Kabalo » rappresentava soltanto un pretesto ben debole, anzi infondato per poter motivare addirittura una dichiarazione di guerra.

il piroscafo si sarebbe potuto trattare o di un nemico, o di un neutrale; nel secondo caso la nave avrebbe dovuto navigare con i fanali accesi. Pertanto il comandante Todaro non poteva avere dubbi sul piroscafo avvistato, che navigava infatti a lumi spenti: poteva trattarsi soltanto di un piroscafo nemico.

Dal « Cappellini » sarebbero quindi partiti — secondo il rapporto e secondo le dichiarazioni dell'equipaggio belga — prima uno, poi vicinissimi altri due colpi d'obice traccianti, tutti passati volutamente alti sulla plancia del « Kabalo ». Era l'ingiunzione al piroscafo di arrestarsi. Pieno diritto del « Cappellini » di rendersi conto se effettivamente si trattasse di piroscafo nemico, come tutto lasciava immaginare, oppure di piroscafo neutrale, nel qual caso il comandante Todaro avrebbe dovuto controllare che non fosse trasportato materiale bellico. Se il piroscafo fosse stato nemico, invece, avrebbe dovuto essere affondato.

A questo punto si danno due versioni:

a) Todaro — si veda il rapporto integralmente riprodotto alle pagine da 51 a 53 — afferma che il piroscafo belga avrebbe sparato per primo col cannone di poppa;

b) i Belgi affermano che fu il « Cappellini » a tirare, mentre dal « Kabalo » non fu nemmeno possibile rispondere in quanto il sommergibile era già troppo sotto bordo.

In quel che dicono i Belgi, tuttavia, v'è una contraddizione di fondo giacché quando Henri Caudron

si congeda dal comandante Todaro tra l'altro dice : « Ho spesso pensato che se, in quel momento, fossi stato vicino al nostro cannone, l'avrei puntato ben diversamente da come è stato fatto, ecc. » (vedere alla pag. 62) è chiara dunque l'ammissione che il « cannone è stato puntato e ha anche sparato ».

D'altro canto l'argomento è stato affrontato pure dallo storiografo belga Paul E. Scarceriaux, presidente della Belgian Nautical Research Association, che ebbe a scrivere [31]:

> Allorché nella semioscurità della notte tropicale nascente del 15 ottobre il sommergibile *neutrale* « Comandante Alfredo Cappellini » incontrò il « Kabalo », piroscafo pure neutrale, Todaro e Vogels ignoravano vicendevolmente la loro nazionalità, però sapevano di appartenere a campi opposti.
>
> Se, come pretende Todaro nel suo rapporto — e noi non vediamo perché dovremmo sospettare la verità — il « Kabalo » ha tirato per primo, ogni onore spetta ai nostri marinai, alla loro vigilanza e alla loro eccellente vedetta. Se non è vero, noi ci chiediamo perché Todaro nel suo rapporto di navigazione alla data 15 ottobre dica di avere assaggiato il nostro fuoco allorché lo

[31] Si deve a Paul E. Scarceriaux una serie di articoli sull'episodio dell'affondamento del « Kabalo », sugli attori dello stesso e sulle sue conseguenze. Gli articoli sono apparsi sui fascicoli N. 284, 285 e 286 della rivista belga « Wandelaer et sur l'eau », dal novembre 1951 al gennaio successivo.

stato di guerra non esisteva ancora. Noi non possiamo credere che egli abbia avuto l'aberrazione di commettere un falso, suscettibile di ulteriori ripercussioni internazionali, per scusarsi di avere tirato.

D'altronde, il carico del « Kabalo » era costituito da materiale di guerra britannico, che noi trasportavamo come contributo del nostro sforzo di guerra, di questo carico il sommergibile aveva diritto di impadronirsi.

Infine, se i nostri marinai hanno effettivamente aperto il fuoco, noi non comprendiamo perché essi lo tacciano. Perché il sommergibile non era tedesco? Come potevano saperlo? Perché il « Kabalo » era un piroscafo neutrale caricato di materiale di guerra *nemico* per il sommergibile? Come poteva saperlo Todaro? Perché lo stato di guerra non esisteva? Come potevano essi determinare la belligeranza o la neutralità di quel sommergibile?

Se il « Kabalo » non aveva accesi i suoi fanali di navigazione, Todaro non aveva illuminata la sua bandiera. Entrambi rappresentavano bene l'aspetto, le caratteristiche e osservavano le prescrizioni imposte ai belligeranti dallo stato di guerra. Essi, dunque, si sono presentati uno all'altro veramente come dei nemici, come dei belligeranti.

Anche da parte belga, dunque, si ammette l'assoluta infondatezza di una delle ragioni che portarono

alla dichiarazione di guerra all'Italia. Da parte italiana, oltre al preciso e sintetico rapporto del comandante Todaro, ecco che cosa al riguardo ricorda il marinaio Vittorio Marcon:

> Scorgemmo la sagoma della nave verso le ore 22. Il Comandante ordinò di puntare sull'obbiettivo con le macchine al massimo. Il combattimento iniziò a circa un chilometro di distanza. Noi disponevamo di due cannoni potenti: il 100 prolungato. Il piroscafo reagì subito al fuoco. Lo scontro divenne sempre più serrato, mentre noi continuavamo ad avvicinarci per portarci fuori dal tiro avversario.

Richiesto di una precisazione, il marinaio Vittorio Marcon non è stato in grado di affermare se a sparare effettivamente fu prima il « Cappellini » o prima il « Kabalo », sicuramente, comunque, il piroscafo belga reagì. E allora? Forse ha ragione Paul E. Scarceriaux quando afferma testualmente « et ici se place un mystère non encore éclairci ». Un mistero non ancora svelato, ma forse la verità consiste nel fatto che il « Cappellini » sparò i traccianti per imporre al « Kabalo » di arrestare le macchine, ma poiché questo cercava di svignarsela, il sommergibile deve avergli tirato addosso, anche perché il comandante Todaro si era accorto che i serventi erano già al pezzo di poppa. Del resto, gli stessi Belgi ammettono questa situazione e dicono anche che la mitraglia del sommergibile tirò una sventagliata senza voler colpire gli uomini,

quasi soltanto per far opera di persuasione. Verosimilmente in questo momento il cannone del « Kabalo » deve avere sparato. Si ricordi la dichiarazione del secondo ufficiale del « Kabalo », Caudron: « Si, à ce moment-là, j'avais été près de notre canon, je l'aurais pointé autrement qu'on l'a fait ».

In confronto, poi, all'atteggiamento tenuto in casi consimili da parte degli altri Paesi combattenti v'è da sorprendersi per il fatto che l'« episodio "Kabalo" » sia divenuto addirittura un *casus belli* nel vero significato della parola. Varrà a questo proposito rifarsi alla testimonianza dell' ammiraglio Karl Doenitz [32]:

> Al principio di aprile 1940 Churchill ordinò, come linea di condotta per i sommergibili britannici nello Skagerrak, che di giorno attaccassero senza preavviso tutte le navi *tedesche* e di notte *tutte* le navi di qualsiasi nazionalità. Questo ordine superava di molto l'estensione di quelli tedeschi, poiché da quel momento i sommergibili inglesi potevano affondare in quella zona anche *navi mercantili neutrali naviganti con tutte le luci accese*. Nello stesso modo, gli Stati Uniti, non appena cominciata la guerra contro il Giappone, il 7 dicembre 1941, dichiararono *immediatamente l'intero Oceano Pacifico* come territorio di operazioni e vi praticarono la guerra subacquea senza limitazioni. Non occorre sottolineare la vasta portata e l'assenza di preoccupazioni politiche di questa misura americana.

[32] Vedere di Karl Doenitz op. cit.

Dopo di che ci pare assurdo far risalire ancora al « Cappellini » una delle ragioni della dichiarazione di guerra del Belgio all'Italia.

VIII

Il 26 ottobre 1940, secondo gli ordini ricevuti, il comandante Todaro concluse la sua prima missione in Atlantico. Abbandonò la zona che gli era stata assegnata per l'agguato atlantico e diresse il « Cappellini » verso Bordeaux, dov'era la base di Betasom [33].

[33] In seguito al patto di amicizia fra Italia e Germania, nei giorni 20 e 21 giugno 1939, a Friedrichshafen, si svolse una riunione fra i capi delle due Marine alleate. Le due delegazioni erano capeggiate rispettivamente dall'ammiraglio d'armata Domenico Cavagnari, allora sottosegretario di stato e capo di stato maggiore della Marina italiana, e dal grande ammiraglio Heinrich Raeder, comandante della Marina germanica. In tale occasione fu stabilito che in caso di guerra l'Italia avrebbe appoggiato l'azione tedesca in Atlantico inviando dei sommergibili in un'area oceanica compresa dall'altezza di Lisbona verso Sud.

Il 25 luglio 1940 il Comandante in capo della Marina tedesca ottenne dal Führer l'assenso per una partecipazione italiana alla guerra in Atlantico e per la costituzione di una base italiana sulle coste francesi.

Comandante della base italiana in Atlantico fu designato il contrammiraglio Angelo Parona, allora comandante in seconda della Squadra sommergibili.

Una speciale commissione italo-tedesca, che comprendeva anche gli ammiragli Parona e Weichold, questi capo di stato maggiore di collegamento presso Supermarina, scelse Bordeaux come base italiana, che avrebbe dovuto funzionare dal 1° settembre 1940.

La base, che avrebbe dovuto assumere la denominazione di Comando del Gruppo sommergibili atlantici, si chiamò Co-

La base dei sommergibili italiani in Atlantico aveva iniziato la sua attività logistica sin dal 9 settembre. Ora stava attrezzandosi in modo da offrire ai battelli, oltre alla normale manutenzione, la possibilità di riparare anche eventuali avarie e danni riportati in combattimento.

In quel tempo, poi, si discuteva un problema sollevato dall'ammiraglio Doenitz — comandante dei sommergibili tedeschi — durante la visita che lo stesso aveva fatto alla base di Betasom, alla fine del mese di settembre. L'esperienza dell'ammiraglio Doenitz — che era stato sommergibilista anche nella prima guerra mondiale — lo aveva portato a criticare la struttura dei sommergibili italiani impiegati in Atlantico, che apparivano di dimensioni troppo vistose per le false torrette e per le camicie dei periscopi, troppo lenti nell'immersione, di scarsa tenuta in caso di mare duro, ecc.

Il comandante Todaro arrivò a Bordeaux — il 5 novembre — nel bel mezzo di questo problema al quale si aggiungeva, proprio per il « Cappellini », la

mando Superiore delle Forze subacque italiane in Atlantico. Molto più semplicemente, però, il complesso della base, dei sommergibili e dello stesso Comando fu indicato dall'indovinato indirizzo telegrafico « Betasom », ottenuto dalla lettera « B », iniziale di Bordeaux che nella terminologia della nostra Marina è indicato con « Beta », e dalla sillaba « Som » iniziale di « sommergibili ».

Per il lettore desideroso di avere maggiori particolari sulla base italiana in Atlantico rimandiamo al volume « Quelli di Betasom » di Giulio Raiola, nelle edizioni Volpe.

faccenda del « Kabalo » che, se era eccezionale sotto un certo aspetto, risultava piuttosto imbarazzante per quel che riguardava la conseguente dichiarazione di guerra all'Italia fatta dal governo belga in esilio.

Il marinaio Vittorio Marcon racconta così l'arrivo a Betasom:

> Terminata la missione, tornammo alla base, che questa volta era Bordeaux. Qui, fummo accolti dal Comando, che si congratulò con il comandante Todaro e con tutti i componenti l'equipaggio per il buon esito della missione. Fui anche io fra i primi sette marinai decorati con la croce al valore militare, riconoscimento che ci venne dato durante una commovente cerimonia.
> Appena fu possibile, il Comandante ci lasciò scendere a terra, in franchigia. Non mi pareva vero, dopo tanta navigazione, di poter camminare ancora sulla terraferma.
> Durante tutto il mese di novembre il « Cappellini » fu sottoposto a lavori di trasformazione per renderlo più adatto alla guerra in Atlantico. I lavori erano svolti dagli specialisti della base. Noi contribuivamo per il possibile, secondo le nostre particolari attitudini e secondo quello che disponeva, sempre con molta accortezza, il Comandante. La sera dell'8 dicembre era il mio turno di guardia alla base. Pareva una sera tranquilla. Invece, all'improvviso, vennero numerosi

Il com.te Todaro ed il com.te Borghese

In navigazione nell'Atlantico

cacciabombardieri inglesi e, nonostante la difesa contraerea, attaccarono decisamente la base [34]. Rimasi ferito gravemente. Mi portarono in un ospedale di Bordeaux, che mi pare si chiamasse « Cly Lazaret », o qualche cosa del genere. Mi assistettero in tutti i modi e riuscii a salvare la pelle. La mia degenza durò quattro mesi, quattro mesi che sembravano interminabili. Poi, rimpatriai. Restai però ricoverato all'Ospedale Sant'Anna di Venezia ancora per parecchio tempo prima che mi mandassero a casa, a Sottomarina.

Quando il Comandante veniva in licenza, al nostro paese, veniva sempre a trovarmi. « Cerca di stare bene, Vittorio, — mi diceva il Comandante — cerca di stare bene che ti porto via ancora con me ». Invece avevo una maledetta ferita che non voleva chiudersi, e ogni volta che il Comandante veniva a salutarmi, e lo vedevo andare via da solo, mi veniva da piangere.

Anche l'ultima volta che lo vidi, due mesi prima della sua scomparsa, mi ripeté che avrebbe voluto portarmi con lui, e lo vidi ancora andarsene da solo, dopo avermi salutato con tanto af-

[34] L'azione britannica cui si riferisce il Marcon fu realizzata — nella notte dall'8 al 9 dicembre 1940 — da 41 aerei da bombardamento, che complessivamente sganciarono 308 bombe e 5 mine. Nonostante la reazione contraerea l'incursione durò cinque ore, ma fortunatamente causò scarsissimi danni. Perdite in uomini: due sentinelle colpite mortalmente e pochi feriti, tra i quali appunto il Marcon.

fetto e avermi fatto sentire il fuoco dentro con quel suo sguardo pieno di bontà ma che aveva sempre qualche cosa di magnetico.

Mentre sul « Cappellini » si stava lavorando, il comandante Todaro doveva sbrigare i rapporti con i Comandi. Il giorno 8 novembre presentò la relazione completa della missione compiuta in Atlantico.

Dicono che quando l'ammiraglio Doenitz ebbe letto il rapporto del comandante Todaro vi abbia annotato sotto: « Questo ufficiale dovrebbe comandare una torpediniera non un sommergibile », perché il Comandante del « Cappellini », contrariamente alle regole tradizionali della guerra dei sommergibili, aveva combattuto prevalentemente col cannone.

Era un concetto lontanissimo dai principi cui si informava l'ammiraglio Doenitz, che considerava il sommergibile « ancor sempre un eccellente mezzo di attacco per la guerra marittima e il miglior veicolo possibile per i siluri ».

Di tutt'altro avviso, invece, appariva il comandante Todaro: verosimile, dunque, l'annotazione dell'ammiraglio Doenitz. A questo riguardo il comandante Walter Auconi — che più tardi ebbe il comando del « Cappellini » con il quale realizzò una eccezionale impresa raggiungendo addirittura Singapore con un carico di materiale bellico — dice testualmente:

Non posso confermare l'apprezzamento di Doenitz, ma lo ritengo possibile. Comunque, l'ammiraglio Doenitz apprezzava indubbiamente l'umanità e la perizia del comandante Todaro.

Nel tempo di cui si parla, il comandante Walter Auconi — allora tenente di vascello — era in forza a Betasom come capo del Servizio armi, quindi in condizione idonea per poter esprimere una personale opinione sulle preferenze del comandante Todaro:

Il comandante Todaro preferiva indubbiamente l'impiego del cannone, soprattutto in considerazione dell'alto costo dell'arma-siluro e anche, in parte, per non eccessiva fiducia nella precisione di tale arma. La preferenza del comandante Todaro nei riguardi del cannone non era, ovviamente, condivisa da tutti, ma non mi risulta che ciò abbia provocato vere e proprie critiche né da parte degli Italiani né da parte dei Tedeschi, in quanto noi comandanti dei sommergibili godevamo di una notevole autonomia di azione durante le nostre missioni.

Il comandante Fausto Sestini, che fu ufficiale di collegamento con il Comando tedesco a Bordeaux, così parla di Todaro:

Io sono stato amico e compagno di guerra di Todaro e posso assicurare che non era né un pazzo né un esaltato che preferisse l'attacco di giorno col cannone all' attacco col siluro. Era un uomo teso al successo con ogni mezzo ed a

qualunque costo ed attaccava col cannone quando non era possibile attaccare col siluro.

Altra testimonianza significativa è dovuta all'ammiraglio Vittorio E. Tognelli che su Todaro così si è espresso:

> La sua tattica preferita era quella più ardita e pericolosa: attacco di giorno con cannone, anche se sconfessata dai suoi superiori per il grave rischio cui sottoponeva l'unità e per le perdite che inevitabilmente subiva in combattimento. Ma era la tattica che più si addiceva al suo temperamento combattivo e, si può dire, alla sua etica di soldato, e che usò appunto contro il piroscafo belga « Kabalo » (16.10.1940) ed in sanguinosi duelli contro i piroscafi britannici « Shakespeare » (5.1.1941) ed « Eumaeus » (14 gennaio 1941), due sue vittime.
>
> Durante il combattimento il comandante Todaro era sempre nel punto più esposto. Finito il combattimento la sua preoccupazione era per i vinti e, quando poteva, non mancava di prestare loro tutti i soccorsi, anche contravvenendo all'ordine crudele che gli imponeva di disinteressarsene per ragioni di sicurezza dell'unità. Così agì nei riguardi del piroscafo « Kabalo » e, nonostante il severo richiamo, così agì nella missione successiva con il piroscafo « Shakespeare ».

D'altro canto va tenuto presente che lo stesso am-

miraglio Doenitz durante la guerra ha avuto anche lui qualche dubbio sull'impiego del siluro. Nella relazione stesa da questo Comandante tedesco il 24 giugno 1942 si leggeva:

> Profondità di traiettoria e innesco del siluro non sono stati riportati neppure allo stadio del 1918 dopo ormai due anni e mezzo di insuccessi, tentativi, rovesci e perfezionamenti e a dispetto di un affannoso lavoro.

e sulla scorta di quel rilievo dopo la guerra l'ammiraglio Doenitz doveva concludere che « effettivamente non ci si poteva ancora fidare del timone di profondità del siluro [35], il che può giustificare anche lo atteggiamento del comandante Todaro nei confronti dell'impiego del siluro.

Poi, sempre sulla scorta dell'episodio del « Kabaio », era venuta fuori, sia pure in sordina, una certa reazione da parte dei Comandi superiori che non condividevano il principio del comandante Todaro circa il salvataggio dei naufraghi. Dice Doenitz [36] che presso tutti i Paesi, i principi della guerra navale impongono che:

> La condotta della guerra abbia la precedenza sui salvataggi. Si salva soltanto quando i compiti di combattimento di una nave da guerra non ne ri-

---

[35] Vedere Karl Doenitz op. cit.
[36] Vedere Karl Doenitz op. cit.

sultano pregiudicati. Non sono a conoscenza di alcun caso in cui la Marina inglese od americana non si siano comportate in tal modo. L'ammiraglio Nimitz, della Marina da guerra degli Stati Uniti, dichiarò al riguardo, come testimonio al processo di Norimberga: « In linea di principio, i sommergibili degli Stati Uniti non salvavano naufraghi nemici se ne fosse risultato un pericolo non necessario o supplementare per il sommergibile, oppure se ciò avesse impedito a questo ultimo di eseguire un'ulteriore missione ».

Concetti dell' ammiraglio Doenitz ribaditi anche quando, parlando del noto « caso "Laconia" » [37], scrive che:

> l'ordine di non procedere a salvataggi per evitare di mettere a repentaglio il proprio sommergibile fosse necessario a quell'epoca, risulta, infine, anche dal fatto che tutti tre i sommergibili che avevano partecipato all'opera di salvataggio dei naufraghi del « Laconia » furono purtroppo distrutti con i loro interi equipaggi da bombe di aeroplani fin dalle loro imprese immediatamente successive.

In questo clima è chiaro che l'atteggiamento del comandante Todaro nei confronti dei naufraghi del « Kabalo » trovasse presso i Comandi molte, seppure velate, opposizioni. Comunque, se le opposizioni e magari le critiche fossero state anche più spinte, più decise, non potevano costituire motivo di preoccupazione per il comandante Todaro, perché egli aveva delle sue precise idee, alle quali rinunciava soltanto se gli si poteva dimostrare che erano idee sbagliate. Perciò è rimasta memorabile, dopo aver fatto il giro di tutta la Marina italiana e anche germanica, una risposta data dal comandante Todaro.

[37] Vedere Karl Doenitz op. cit.

Subito dopo l'arrivo del « Cappellini », a Bordeaux, un collega del comandante Todaro venne, dunque, a parlare del salvataggio dei naufraghi del « Kabalo », atto che avrebbe potuto mettere a repentaglio l'esistenza stessa del « Cappellini »; perciò l'interlocutore si sentì in dovere di aggiungere che i Tedeschi non avrebbero certamente fatto altrettanto. Il comandante Todaro lasciò dire, poi, seccamente, fece: « I Tedeschi non hanno dietro di loro i nostri duemila anni di civiltà. Buona sera, signori! », lasciando così interdetti l'interlocutore e quanti erano presenti alla conversazione.

D'altro canto il comandante Todaro, tenendo una conferenza sulla guerra, al Teatro Verdi di Chioggia, il giorno 8 giugno 1941, affermava: « Il marinaio italiano combatte contro le navi nemiche e non contro gli uomini ».

Sapeva pagare di persona, perciò disdegnava il servilismo e qualsiasi forma di conformismo, qualità che gli avevano valsa la nomea di cattivo carattere e che potevano dare anche fastidio a qualcuno, adagiato

in ben più comode poltrone. Ecco perché, nonostante quello che di lui poteva pensare l'ammiraglio Doenitz, dal quale dipendeva l'impiego anche dei sommergibili italiani, il comandante Todaro durante il mese di novembre 1940 continuò a insistere sulla tesi che i nostri sommergibili avrebbero potuto dare risultati migliori se utilizzati nell'Atlantico centrorientale, invece che in quello settentrionale, come si era andato facendo in quel periodo.

La tesi del comandante Todaro era basata su valutazioni di ordine pratico e psicologico: pratico perché i nostri battelli e i nostri equipaggi si sarebbero trovati meno a disagio in fatto di clima e anche per le diverse condizioni dell'oceano, data la struttura dei sommergibili italiani; psicologico perché gli agguati sulle vie che potevano portare in Mediterraneo davano un po' l'impressione di combattere più vicino a casa.

Il comandante Todaro non si lasciava sfuggire occasione per ribadire la sua tesi, e questo fece direttamente con l'ammiraglio Doenitz, alla metà di novembre, quando, insieme con il contrammiraglio Parona — comandante di Betasom — e con gli altri ufficiali della base, egli poté visitare, a Lorient, la nuova sistemazione dei sommergibili tedeschi. La sua insistenza alla fine ebbe il sopravvento: gli ammiragli Doenitz e Parona decisero di sperimentare i sommergibili italiani nell'Atlantico centrorientale cominciando proprio con il « Cappellini ». Il comandante Todaro era soddisfatto e cercò di far affrettare i lavori

che avevano letteralmente ristrutturato il suo battello, in parte anche per favorire l'impiego del cannone, l'altro chiodo del comandante Todaro. Dicesse pure l'ammiraglio Doenitz che egli poteva andare a comandare una torpediniera, ma secondo lui, secondo il comandante Todaro, l'artiglieria era gran cosa per un sommergibile. Del resto, anche al suo equipaggio egli aveva sempre raccomandato di risparmiare i siluri, perché « cento colpi di cannone costavano sempre molto meno di un siluro e moltiplicavano le possibilità di colpire l'avversario »[38]. Proprio per questo il comandante Todaro chiese e ottenne altre modifiche del battello in aggiunta a quelle che erano state suggerite dai Tedeschi.

Il « Cappellini » era stato, dunque, radicalmente trasformato, soprattutto nelle sovrastrutture — come aveva consigliato l'ammiraglio Doenitz — allo scopo di ridurre al minimo le camicie dei periscopi e le false torrette, lasciando in coperta soltanto un cannone

[38] Purtroppo i siluri di fabbricazione italiana avevano rivelato deficienze anche maggiori di quelle notate nelle consimili armi germaniche, tanto vero che a un certo momento i Tedeschi fornirono i loro siluri alla nostra Marina. Si trattava dei siluri tedeschi « G.7 », con diametro di 533 mm., aventi 3.000 metri di corsa a velocità di 30 nodi. Di costruzione semplice e rapida, tali siluri non tracciavano scia e mantenevano costante la velocità. A partire dal secondo semestre 1942 i « G.7 » furono consegnati in dotazione ai sommergibili italiani operanti in Mediterraneo, mentre, inspiegabilmente, mai furono in dotazione ai sommergibili atlantici di Betasom.

da 100 a prua ed uno a poppa, con al centro la torretta ridotta a meno della metà della torretta originaria. Il comandante Todaro aveva voluto anche una maggiore dotazione di munizioni e una maggiore autonomia sia di carburante sia di vettovagliamento. Per il carburante fu adibito a cassa nafta addirittura un doppio fondo del battello. Così trasformato, il « Cappellini » avrebbe potuto rimanere fuori anche due mesi, poteva tentare la grande avventura in zone sino allora mai sorvegliate dai sommergibili dell'Asse.

IX

L'Ammiraglio Ubaldino Mori Ubaldini ricorda testualmente [39]:

> Soltanto a metà dicembre 1940 (anche per le pressioni esercitate dal comandante Todaro e da qualche ufficiale dello stato maggiore di Betasom) gli ammiragli Doenitz e Parona convennero che era giunto il momento di sperimentare quale rendimento avrebbe avuto l'impiego di unità subacquee italiane nell'Atlantico centrorientale anziché in quello settentrionale.
> Fu prescelto il « Cappellini » (comandante S. Todaro).

Il sommergibile italiano partì da Le Verdon, presso Bordeaux, il 22 dicembre 1940 con il compito di arrivare sino a Freetown. L'ordine stabiliva di frazionare l'agguato in tre zone diverse, precisamente alla andata al largo delle coste iberiche, quindi davanti a Freetown e, sulla via del ritorno, nella zona delle isole di Capo Verde.

Proprio il giorno di Natale il « Cappellini » perlustrava le acque a ponente di Oporto.

Ore piene di ricordo, piene di nostalgia per la casa

[39] Vedere Ubaldino Mori Ubaldini op. cit.

lontana, per le spose e per le madri lontane, per i figli, eppure bisognava andare e andare sulle interminabili vie dell'Atlantico, pronti a difendersi, pronti ad attaccare. Il comandante Todaro sentiva il tremore che era in ogni animo, vedeva gli occhi lustri dei suoi marinai.

« Come stai? — chiedeva il Comandante — ti senti bene? vuoi qualcosa? »
« Grazie, Comandante, sto bene, vorrei soltanto essere a casa in questo giorno. »
« Anch'io » rispondeva il Comandante, e negli occhi gli si leggeva tanta dolcezza che dava commozione.

Aldo Cogo, sottocapo motorista a bordo del « Cappellini » con compiti di scafo e di macchina, ricorda:

L'umore del Comandante si rifletteva su tutti gli uomini, l'umore del Comandante era l'umore di tutto il battello. Non v'era bisogno che il Comandante parlasse per conoscerne l'umore, da barometro serviva la sua pipa: fumaiolo dritto voleva dire che le cose non andavano per il verso giusto; fumaiolo alla rovescia, il Comandante era contento.

Le ore più belle erano quelle della sera, dopo la preghiera del marinaio. Sembrava di essere a casa nostra. Il Comandante voleva sapere tutto di noi, delle nostre famiglie, di quel che facevamo da borghesi, e ci dava consigli su quel che avremmo potuto fare al ritorno, dopo la guerra.

Noi gli chiedevamo un po' di tutto, eravamo curiosi di sapere, e il Comandante cercava di soddisfare tutte le nostre curiosità. Parlava semplicemente, senza darsi arie, senza usare parole difficili anche quando, rispondendo alle nostre domande, doveva affrontare problemi un po' astrusi. Andava in giro per il battello, visitava un po' tutti i locali e dovunque gli piaceva entrare in conversazione. Sembrava un padre, un padre con tanti figli, un padre che sapeva tante cose e che leggeva anche nel cuore di ciascuno di noi.
Se uno di noi accusava qualche malanno, e si trattava quasi sempre di disturbi d'origine psicologica, egli riusciva a guarirlo, perciò continuavamo a chiamarlo « Mago Bakù », come lo avevano battezzato sul sommergibile che egli aveva comandato prima di passare sul « Cappellini ». Ma non era il Comandante, bensì uno come noi, o, meglio, voleva essere come uno di noi. Un esempio? Eccolo.
Tutti dovevano essere vestiti allo stesso modo, tutti dovevano mangiare la stessa roba, il tempo di ricreazione, le ore di aria dovevano essere uguali per tutti, a cominciare da lui, a cominciare dal Comandante. E se doveva fare il bagno mi diceva: « Aldo, per favore, posso fare un bagno? » ed era come se chiedesse un regalo. Noi, di macchina, eravamo i padroni e quindi i responsabili dell'acqua, che era veramente poca. A bordo v'erano soltanto due casse d'acqua potabile

che facevano un totale di 12 tonnellate. Ben poca cosa per il tempo che dovevamo stare in missione. Per le batterie e per le pulizie, l'acqua era regolata da un piccolo distillatore, che funzionava dandoci un litro di acqua all'ora, non di più. L'acqua, dunque, era davvero preziosa e il Comandante non ne voleva più della razione che gli toccava, al pari di ogni componente l'equipaggio. Non valeva a farlo recedere nessuna rinuncia volontaria, nessuna insistenza da parte nostra, che gli volevamo bene e cercavamo di riservargli le cure maggiori.

Questa particolare capacità del comandante Todaro, di trasformare il suo equipaggio in una vera famiglia, aveva tradizioni ben radicate e se ne era avuta prova anche a bordo del « Manara ». La stessa regola che imponeva a tutto l'equipaggio di fare ogni giorno della ginnastica era una prova di quanto il comandante Todaro tenesse alla salute dei suoi marinai, in modo da averli sempre pronti, uniti, preparati. Senza le cure del fisico e dello spirito la navigazione di guerra, a bordo di un sommergibile, può facilmente tramutarsi in un pericoloso rilassamento, in un pericoloso abbandono dominato dal ricordo, dalla nostalgia, dalla tristezza. Perciò anche il giorno di Natale 1940 era stato uguale a tutti gli altri giorni.

Il « Cappellini » aveva girato in lungo e in largo la zona a ponente di Oporto e non aveva rilevato segni di traffico. Era inutile restare qui più a lungo.

Il « Cappellini » riprese la strada del Sud.

Negli ultimi giorni del 1940 il « Cappellini » andò a frugare le acque della rada di Funchal, nell'isola di Madera. Niente, non v'era preda. La prua del sommergibile italiano fu rimessa di bel nuovo verso Sud, per controllare le rotte abitualmente seguite dal naviglio nemico, fra Madera e l'isola di Lanzarote, nelle Canarie. Ma ancora niente, sembrava come se l'Atlantico fosse deserto, come se il traffico fosse stato sospeso per il periodo che — in tempo di pace — riunisce le feste natalizie con quelle dell' anno nuovo.

Via, ancora verso il Sud, su una rotta seguente grosso modo la costa africana. Ancora giorni inutili ma sempre insonni, perché il nemico poteva presentarsi all'improvviso e bisognava vederlo subito. Primi giorni del 1941: due, tre, quattro gennaio, e sempre niente. L'alba del 5 sembrava uguale a tutte le altre. Il « Cappellini » è in emersione. Tutto intorno acqua, acqua, soltanto acqua. Ma no, ecco, ecco qualche cosa all'orizzonte.

« Ci siamo! » dice il Comandante e dà gli ordini per il combattimento. È un solo piroscafo. Il « Cappellini » si avvicina, e quando il nemico si accorge della presenza del sommergibile il comandante Todaro ha già dato ordine di sparare. Una vera battaglia poiché il piroscafo è bene armato. Ma il « Cappellini » raccorcia sempre più le distanze e spara, e spara. Dal piroscafo si risponde, e anche con una certa precisione, tanto vero che parecchi colpi centrano il

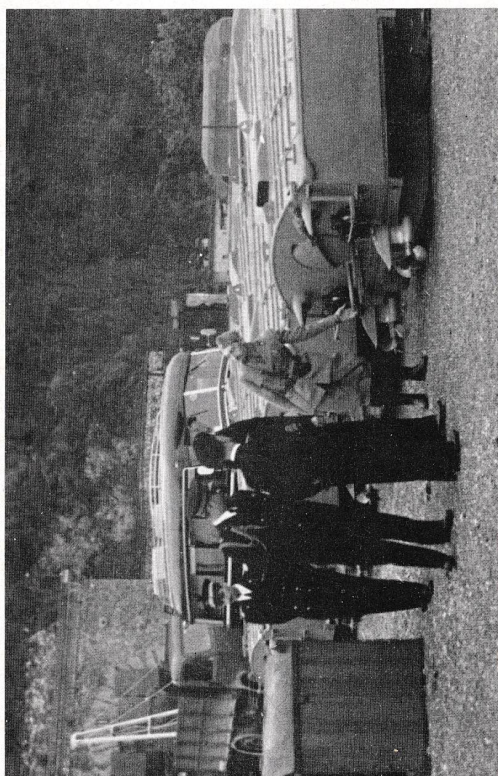
sommergibile. Ma il comandante Todaro è sicuro di avere in mano la preda. Una granata nemica scoppia presso il cannone di poppa e un marinaio dell'armamento del pezzo finisce in acqua [40]. Non sarà più ripescato. Per mezz'ora il duello continua, ma il « Cappellini » ormai sta per avere il sopravvento. Finalmente un colpo ancora e per il piroscafo è la fine.

È il piroscafo da carico britannico « Shakespeare », di 5.029 t.s.l., trasportante materiale bellico. Partito da Liverpool con il convoglio OB.262, lo « Shakespeare » era diretto a Porto Said.

L'equipaggio abbandona la nave. Sono una ventina di uomini, quasi tutti feriti in conseguenza dei colpi sparati dal sommergibile e arrivati sul piroscafo. Il comandante Todaro si figura subito la tragedia di questi naufraghi, soli, in mezzo all'oceano sterminato. Ancora una volta la istintiva generosità prevale sul ragionamento e il comandante Todaro dà ordini perché i nemici, che sono in mare, siano recuperati. Il piroscafo « Shakespeare » è scomparso. L'Atlantico si è rifatto deserto. Il « Cappellini » punta sull'Isola del Sale, nel gruppo del Capo Verde, rimorchiando la lancia con a bordo i naufraghi, che prima — sia pure sommariamente — sono stati medicati. A bordo del sommergibile resta soltanto il Comandante inglese, gravemente ferito.

---

[40] Questo episodio fu illustrato nella tavola di copertina della « Tribuna Illustrata » del 16 marzo 1941 ad opera di Vittorio Pisani.

A Bordeaux col « Cappellini » in riparazione

Al principe Aymone di Savoia il com.te Todaro spiega il funzionamento dei barchini in partenza per il Mar Nero

Alle prime luci dell'alba il comandante Todaro si accorge d'aver perduto la lancia perché il cavo del rimorchio s'è spezzato. Ordina di invertire la rotta e rifà il cammino già percorso. Dopo due ore si avvista la lancia dello « Shakespeare », che intanto imbarca acqua. I naufraghi sono in mare, aggrappati alla scialuppa, a bordo sono stati lasciati soltanto i feriti.

Il comandante Todaro ordina il recupero di tutti i naufraghi, che salgono sul « Cappellini » e sono sistemati sopra coperta. Il 7 gennaio i naufraghi dello « Shakespeare » sono sbarcati. Ricorderanno per tutta la vita il Comandante del sommergibile italiano che li ha salvati, mentre tra i marinai britannici il suo nome diventa molto noto e sa quasi di leggenda [41].

---

[41] A documentazione del comportamento del comandante Todaro ecco una comunicazione dell'agenzia britannica Reuter in data 10 gennaio 1941:

« Londra ha oggi ricevuto alcuni dettagli sullo scontro verificatosi fra una nave mercantile britannica e un sommergibile italiano. Prima che l'equipaggio del piroscafo britannico "Shakespeare" fosse obbligato ad abbandonare la nave, al largo della costa portoghese, esso ha combattuto coraggiosamente servendosi dell'unico cannone di bordo contro il sommergibile italiano. Solamente dopo che 19 membri dell'equipaggio erano stati uccisi e poiché dei venti uomini rimasti molti erano feriti, è stato deciso di abbandonare la nave e mettere in acqua la lancia di salvataggio. Poco dopo il piroscafo si è inabissato. Il Comandante del sommergibile italiano ha agito secondo le migliori tradizioni del mare, rimorchiando la lancia di salvataggio fino in vista della terra ».

Successivamente, il 14 gennaio 1941, lo stesso Comandante dello « Shakespeare », in una intervista concessa a gior-

Più tardi, fatto prigioniero in seguito all'affondamento del sommergibile « Emo », il sottocapo Magni durante l'interrogatorio si sentirà chiedere notizie del comandante Todaro, che tra gli Inglesi è diventato quasi un mito.

Il 10 gennaio, a bordo del « Cappellini » si ascolta il bollettino di guerra italiano n. 217:

> Un altro sommergibile operante in Atlantico, al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro, ha affondato, dopo aspro combattimento, il piroscafo armato inglese « Shakespeare » di 5 mila tonnellate.

Tutti, a bordo, hanno gli occhi lucidi. Il pensiero corre a casa. Avranno ascoltato il bollettino quelli di casa?

---

nalisti portoghesi, si esprimeva in termini di gratitudine come rivelava questa notizia di agenzia:

« Il cavalleresco contegno dei marinai italiani è testimoniato da una nuova dichiarazione del Comandante del piroscafo "Shakespeare" il quale ha riferito che il Comandante del sommergibile italiano affondatore del piroscafo, appena l'equipaggio inglese prese posto nella lancia di salvataggio calata in mare, fece immediatamente gettare una gomena per rimorchiare l'imbarcazione.

« Il Comandante inglese, che era ferito, fu ospitato a bordo del sommergibile dove gli vennero apprestate le cure, ciò che lo stesso capitano inglese ha voluto dichiarare ».

X

Il « Cappellini » è di nuovo intorno alle Isole del Capo Verde, in cerca di preda, ma non v'è segno di traffico.

Il 12 gennaio il comandante Todaro punta verso Freetown. Il giorno successivo raggiunge la zona a Sud delle Isole Bissagos. Dovrebbe essere il momento buono. L'intera giornata del 13 gennaio trascorre senza che il « Cappellini » riesca a reperire niente. Eppure si sa per certo che il traffico atlantico passa quasi tutto di qui. Niente. L'oceano è tanto vasto, smisurato, e trovare una nave è come cercare il classico ago nel pagliaio. Le vedette tengono gli occhi bene aperti. A bordo del « Cappellini » aumenta anche più, se possibile, la vigilanza, sembra pesi come l'attesa di un qualche cosa che deve venire ma ritarda.

Trascorre anche la notte e arriva l'alba. Sempre niente. Manca poco al sorgere del sole quando, allo orizzonte ancora indistinto, si profila la sagoma di una nave.

È il momento atteso. Tutti sono pronti. Il « Cappellini » fila incontro alla preda che, lo si saprà dopo, è il grosso piroscafo da passeggeri britannico [42]

---

[42] L'« Eumaeus » dislocava 7.472 BRT, era azionato a turbina, disponeva di due ponti ed era lungo 460 piedi.

« Eumaeus », trasformato in incrociatore ausiliario e armato di due cannoni.

Nonostante l'andatura veloce del « Cappellini » il piroscafo britannico riesce a mantenere la distanza intorno ai 1.500 metri, favorendo così il tiro dei suoi cannoni di gittata superiore rispetto alle armi di bordo del sommergibile. Evidente il rischio che corre il « Cappellini », ma il comandante Todaro, pur se in condizioni di inferiorità, non esita ad accettare, anzi a rincorrere il combattimento.

Dall'« Eumaeus » si continua a sparare. Molti colpi esplodono intorno al sommergibile e schegge finiscono in coperta. Vi sono dei feriti tra gli armamenti dei pezzi, ma il sommergibile è in grado di sparare a sua volta perché si è portato a distanza utile. È un duello sconcertante. Al pezzo di prua sono Pietro Bono, Alfredo Negri, Nicolò Poma e Antonio Mulargia, questi è ferito piuttosto seriamente, ma non si stacca, non vuole nemmeno farsi medicare. E qui è un altro episodio che caratterizza il comandante Todaro, lo racconta Pietro Caporilli [43]:

> Fra i molti feriti c'è anche il cannoniere puntatore scelto Malurgia, che nel combattimento è stato superiore a ogni elogio. Todaro lo ha notato. Ha notato cioè che, ferito alla testa, tutte le volte che il sangue colando sul viso gli appannava la

[43] Il racconto fu rievocato da Pietro Caporilli nell'articolo « Eroismo e poesia del comandante Todaro » apparso su « Il Giornale d'Italia » del 30 dicembre 1942.

> vista, con una manata se ne liberava, lo scrollava via come fosse sudore e, ripulita la mano sulla coscia dei pantaloni, continuava a sparare centrando infallibilmente il nemico.
> Il comandante Todaro vuol premiare « sul campo » l'eroico comportamento del suo cannoniere, ma non ha poteri; ed allora trova questa singolare decorazione che ci dà la misura della sua statura spirituale: « Da questo momento sei autorizzato a darmi del tu e sarai il solo a bordo che potrà dirmi « Tu, Comandante! »

E questo mentre il combattimento continua, durissimo, l'« Eumaeus » — infatti — presenta un bersaglio piuttosto limitato, ciononostante la precisione del tiro del « Cappellini » manda colpi in coperta e soprattutto nei pressi dei cannonieri del piroscafo. Appena vi riescono, anche le mitragliere del « Cappellini » tirano sugli armamenti dei pezzi dell'« Eumaeus ». Devono esserci gravi perdite tra gli armamenti nemici, ma i cannonieri britannici sparano sempre. Quanta gente c'è mai a bordo?

A un certo punto il comandante Todaro ordina di sospendere il tiro. Chi non ne conosce le ragioni sbigottisce: « Che cosa succede mai? »

Poco male. Avarie alle norie Calzoni di rifornimento dai depositi munizioni. Mentre si procede a una sollecita riparazione dell'inconveniente, il comandante Todaro ordina che le munizioni arrivino attraverso il portello di torretta.

Sono le ore 9.30. Dieci minuti dopo il pezzo da 100 di poppa non ritorna più in batteria. Purtroppo la perdita quasi totale della glicerina contenuta nel cilindro freno ha immobilizzato il pezzo. Adesso resta soltanto il pezzo di prora, che continua a vomitare colpi su colpi.

L'« Eumaeus » diminuisce la velocità, perde abbondantemente vapore. Deve essere stato colpito in qualche punto vitale, ma continua ancora a sparare con i due cannoni di poppa e a tratti con un terzo pezzo, che dovrebbe essere un cannone antiaereo e che è posto presso la plancia. Anche quelli dell'« Eumaeus » ci sanno fare, però, sparano con precisione, tanto vero che due colpi arrivano in torretta. L'armamento delle mitragliere è ferito e il tenente d.m.c. Danilo Stiepovich riporta lo spappolamento della gamba sinistra. Il tenente Stiepovich era lì soltanto da pochi minuti, aveva volontariamente sostituito un marinaio ferito.

Il comandante Todaro vuole far scendere il suo ufficiale, il tenente Stiepovich dice: « No, lasciami qui. Voglio vederlo affondare! » Il comandante Todaro gli stringe la mano, serra le labbra perché si sente freddo nel cuore, dice soltanto: « Sì ».

Il « Cappellini » va ancora più sotto, colpisce ancora l'« Eumaeus », che è costretto ad arrestarsi definitivamente. Meno male perché l'unico pezzo di bordo rimasto al sommergibile per sparare è caldissimo e bisogna rallentare il ritmo di fuoco.

L'« Eumaeus » sta affondando, lentamente, troppo

lentamente e potrebbe fare in tempo a ricevere i soccorsi richiesti a Freetown. Il comandante Todaro decide di usare il siluro. Il « Cappellini » si porta a circa 700 metri dal piroscafo britannico e lancia. All'altezza dell'albero prodiero avviene l'esplosione. Ecco che dall'interno della nave escono uomini in continuazione. Ma allora l'« Eumaeus » era un trasporto truppe? Lo era. Circa tremila uomini, nella valutazione del comandante Todaro, cercano scampo gettandosi in acqua.

Il comandante Todaro finalmente riesce a spiegarsi come mai ai pezzi, nonostante l'azione mortale delle mitragliere e dei cannoni del sommergibile, l'« Eumaeus » abbia avuto sempre dei serventi [44].

Sono le ore 10.15, l'« Eumaeus » scompare nelle acque dell'Atlantico. Il comandante Todaro accorre presso il tenente Stiepovich, ormai morente, che trova ancora la forza di mormorare « Grazie, Comandante! » [45].

---

[44] L'eco di questo combattimento trovò giusta illustrazione sulla stampa italiana. « La Domenica del Corriere » dedicò all'azione la prima pagina con un quadro di Walter Molino e « La Tribuna illustrata » fece altrettanto con un disegno di Vittorio Pisani.

[45] Alla memoria del tenente del genio navale (D.M.) di complemento Danilo Stiepovich, nato a Trieste il 21 settembre 1912, doveva poi essere assegnata — su proposta del comandante Todaro — la medaglia d'oro con questa motivazione: « Imbarcato su un sommergibile atlantico, durante aspro e lungo combattimento contro un incrociatore ausiliario, prendeva volontariamente il posto di un mitragliere ferito. Gravemente mutilato dallo scoppio di una granata nemica, ri-

Il combattimento è durato più di due ore e adesso l'« Eumaeus » è affondato nel punto a miglia 118 per 285° da Capo Sierra Leone.

Purtroppo i naufraghi sono tutti in mare, non una scialuppa di salvataggio è stata calata perché sono andate tutte distrutte durante il furioso scontro. Il comandante Todaro guarda le teste che emergono dalle acque, e non può fare niente. Intorno gran numero di pescicani.

Il « Cappellini » deve muoversi perché a Freetown la notizia del combattimento è arrivata ormai da non meno di due ore, cioè dalle prime cannonate, e dalla base nemica certamente saranno già partiti gli aiuti chiesti dall'« Eumaeus ». Il comandante Todaro allontana il battello dal punto dove si è svolto il combattimento, spera di far perdere le sue tracce, però attenderà nelle vicinanze. S'è appena allontanato quando arriva un aereo nemico che riesce ad avvistarlo. Il comandante Todaro ordina l'immersione, ma la cosa non è facile per il difettoso funzionamento di una valvola di allagamento. Ne approfitta l'aereo per sganciare quattro bombe, che cadono vicinissime al sommergibile. Purtroppo i danni non sono lievi, ne risentono particolarmente le casse assetto, i motori elettrici principali, le batterie accumulatori.

Il « Cappellini » resta in immersione, durante tutto il giorno, provvedendo a sommarie riparazioni dei danni. A notte, il « Cappellini » emerge. Impossibile arrivare così, con tanti guai a bordo, impossibile arrivare a Bordeaux. Il comandante Todaro pensa a un porto neutrale, punta su La Luz, nella Gran Canaria.

Ai caduti la sepoltura dei marinai, nell'infinito Atlantico, con gli onori dovuti agli eroi e con le lacrime dei compagni che restano a continuare la guerra cominciata insieme.

Il 20 gennaio 1941 il « Cappellini » entra nel porto di La Luz. Tre giorni di sosta. Le autorità spagnole guardano benevolmente questo equipaggio e questo scafo, che porta ben visibili i segni di un durissimo combattimento. Viene sbarcato un marinaio gravemente ferito. Sono portate a termine le riparazioni più urgenti e si fanno le provviste di prima necessità.

Il bollettino di guerra italiano n° 232 del 25 gennaio 1941 dice:

> Un altro sommergibile, al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro, ha affondato, dopo aspro combattimento, l'incrociatore ausiliario inglese « Eumaeus » di 7000 tonnellate carico di truppe.

Ma il bollettino non può far parola della beffa gio-

---

fiutava ogni soccorso per non distogliere dal suo compito il personale impegnato nel combattimento e chiedeva soltanto di poter assistere all'affondamento della nave avversaria. Ultimata vittoriosamente l'azione, mentre l'unità era fatta segno a violento attacco aereo, continuava ad incitare l'equipaggio e spirava serenamente dopo lunghe sofferenze sopportate stoicamente.

« Magnifico esempio di altissime virtù militari.

« Oceano Atlantico, 14 gennaio 1941 ».

cata dal comandante Todaro al nemico.

Quando il « Cappellini » raggiunse il porto neutrale di La Luz, infatti, gli Inglesi vennero a saperlo subito e in men che non si dica pensarono di poter giocare al gatto e topo per cui piazzarono ben cinque loro navi davanti all'ingresso del rifugio del sommergibile italiano. « La preda — pensavano — non può e non deve sfuggire ».

Per il comandante Todaro, d'altronde, non v'era soluzione: o l'internamento o il tentativo di sortita. Naturalmente non c'era da pensare che il « Cappellini » potesse abbandonare il conflitto, ecco perché un giornalista, troppo amico degli Inglesi per essere soltanto un curioso, verso lo scadere del tempo concesso dagli accordi internazionali telefonò al Console italiano per aver notizia sulla partenza del « Cappellini ». Proprio in quel momento il comandante Todaro si trovava vicino al Console italiano e, sentito di che si trattava, chiese di rispondere personalmente al giornalista, al quale comunicò di aver deciso di partire quella sera stessa, essendo anche intenzionato di invitare la popolazione del luogo ad assistere allo avvenimento.

Tutti ritennero che l'affermazione del comandante Todaro fosse una *boutade,* anche se a bordo del sommergibile i lavori di riparazione continuavano di gran lena.

Che fosse una *boutade* parve confermato anche dal fatto che proprio alla sera il comandante Todaro, indossata l'uniforme di gala, insieme con il Console italiano e col Segretario del Fascio locale, si recava a teatro, dove non esitava a mettersi in bella mostra in un palco centrale. Naturalmente il pubblico guardava curiosamente l'ufficiale italiano, che avrebbe dovuto partire con il suo sommergibile e che invece pareva aver rinunciato alla pericolosa avventura per godersi uno spettacolo. La voce corse presto e raggiunse il campo nemico, dove si tirò un sospiro di sollievo pensando a una caccia risparmiata, poiché era chiaro che il « Cappellini », scaduto il tempo concessogli, sarebbe stato sequestrato. Quando, a spettacolo finito, calò la tela, ecco però la sorpresa: il comandante Todaro non era più in teatro. I più curiosi, di filato, si portarono al molo e non trovarono neppure il « Cappellini » che, imbarcato in tutta fretta il suo Comandante, uscito dal teatro — travestito in modo irriconoscibile — durante lo spettacolo, se n'era andato in mare, facendola in barba a tutta la vigilanza nemica.

XI

B.d.U.[46] e Betasom, riesaminata la possibilità di un impiego almeno temporaneo dei sommergibili italiani nell'Atlantico settentrionale, decisero di dislocare in questa zona quattro nostri battelli per la primavera del 1941. Uno dei quattro sommergibili italiani con questa destinazione era il « Cappellini », che lasciò la base di Bordeaux il 16 aprile.

In rotta di trasferimento verso la zona affidatagli, il comandante Todaro, da buon cacciatore, cercava sempre qualche cosa da fare e, in verità, egli fu accontentato.

Nella notte del 21 aprile, nonostante la scarsissima visibilità, le vedette del « Cappellini » avvistano delle sagome. Purtroppo il sommergibile non è nelle migliori condizioni perché ha un motore termico in avaria, ma il comandante Todaro non esita e parte ugualmente all'attacco.

Quando riesce a vedere meglio, il comandante Todaro identifica nelle sagome due grossi piroscafi passeggeri del tipo « Accra », ma scopre anche che la preda è ben guardata da tre cacciatorpediniere.

Accorto come un gatto, il comandante Todaro si porta in posizione e a distanza di lancio.

---

[46] Sigla di « Befehlshaber der Unterseeboote » che era il Comando dei sommergibili germanici.

« Fuori uno! Fuori due! »

I siluri sono partiti. Il comandante Todaro segue le scie che portano la morte e intanto è pronto a difendersi dalla reazione avversaria. « Allarme! » i caccia hanno visto il pericolo, hanno scorto l'attaccante. Di colpo sembra il finimondo. Cannoni e mitragliere che fanno un fuoco d'inferno contro il sommergibile. Un caccia dirige a tutta forza sul « Cappellini » con l'evidente intenzione di speronarlo.

In mezzo a quel bailamme il comandante Todaro ritiene di avere colpito e affondato uno dei piroscafi [47]. Ma non ha molto tempo per controllare gli effetti dei suoi siluri, deve ordinare l'immersione per evitare guai.

I cacciatorpediniere, scomparso il nemico, cominciano la ricerca sistematica del sommergibile e scaricano una ventina di bombe di profondità con la speranza di incocciare il battello.

Sotto, gli uomini del « Cappellini » sentono la musica e sperano soltanto di avere fortuna. Quando si fa silenzio, quando non si sentono più i colpi temuti, un po' di conti e si vede che danni praticamente non ve ne sono stati. Meno male!

Il comandante Lenzi, imbarcato sul « Cappellini » — come secondo — dal marzo di quello stesso anno 1941, ha completato il racconto di questa azione con

---

[47] La documentazione resa nota dagli Inglesi nel dopoguerra non dà la certezza di questo affondamento, mentre permette di presumere il probabile danneggiamento di un piroscafo.

un particolare che rivela un altro aspetto di Todaro:

> Subito dopo l'immersione, presa dopo l'attacco fatto in superficie, la forte perdita avvertita a una valvola ci costringe a tornare su, proprio in mezzo al convoglio. Todaro sale in torretta. La scorta apre il fuoco su di noi.
>
> Appena riparata l'avaria salgo in plancia per avvertire Todaro che possiamo provare a reimmergerci.
>
> In quel momento, da un altro punto dell'orizzonte si alza un ciuffo di razzi. Avverto Todaro il quale mi indica le navi più vicine, che pure continuano a lanciare razzi, che è segnale di avvistamento sommergibile, quindi indica noi e mi dice: « Vedi anche questi...? come è vero che ognuno ha i... razzi suoi ».
>
> Non è finita. Riprendiamo l'immersione e subiamo una lunga caccia che ci procura qualche danno.

Il « Cappellini » riprende la rotta per raggiungere la zona assegnatagli: un rettangolo tra 56° e 57° nord e 21° e 26° ovest.

Il 24 aprile il « Cappellini » è in zona, vi resterà sino al 2 maggio, senza riuscire a fare un incontro che sia un incontro.

Il 28 aprile l'equipaggio ascolta dalla radio il bollettino di guerra italiano n. 37 che tra l'altro dice:

> Un nostro sommergibile, al comando del capitano di corvetta Todaro Salvatore, ha affondato in Atlantico un incrociatore ausiliario nemico da 10.000 tonnellate.

Il tonnellaggio all'attivo del « Cappellini », dunque, sale ancora, raggiunge un significativo posto nella graduatoria degli affondamenti atlantici. Un po' di soddisfazione, almeno, visto che le giornate sono troppo lunghe e monotone perché assolutamente vuote di guerra. Davvero non vi sono più navi in Atlantico? Il 2 maggio il « Cappellini » si sposta più a Nord, nella zona determinante tra 58° e 59° nord e 20° e 25° ovest. Ma non si trova niente. Finalmente il 9 maggio è segnalato un convoglio di parecchie unità diretto verso ponente.

Insieme con il « Torelli », comandato dal tenente di vascello Antonio De Giacomono, il « Cappellini » per due giorni cerca inutilmente di incocciare questo convoglio. Ma ormai l'autonomia del sommergibile è al limite e il comandante Todaro deve riprendere la via del ritorno.

Rientrato a Bordeaux, altra inevitabile messa a punto del « Cappellini » in vista della nuova missione.

Poiché in quel periodo gli attacchi dei sommergibili italiani ai convogli naviganti in Atlantico avevano dato buoni risultati, Betasom decise di preparare una nuova offensiva per la seconda metà del mese di giugno. Doveva trattarsi di un attacco al traffico convogliato da e per Gibilterra, Madera e le Canarie. Questo programma tendeva anche a sfruttare le caratteri-

stiche dei sommergibilisti italiani secondo un rilievo fatto dallo stesso ammiraglio Doenitz [48]:

> Che gli Italiani abbiano compiuto magnifiche imprese come combattenti isolati nell'Atlantico centrale e meridionale, mentre non riuscirono altrettanto bene negli attacchi ai convogli nelle dure condizioni meteorologiche dell'Atlantico settentrionale, lo si spiega, a mio modo di vedere, col loro temperamento e con le loro qualità militari. Essi sono perfettamente capaci di attaccare il nemico con ardimento e abnegazione. Anzi, in certe circostanze, possono, nello slancio dell'azione, comportarsi anche più audacemente di noi che non ci lasciamo trascinare così dall'entusiasmo della battaglia. Il loro slancio offensivo nella guerra navale è provato da temerarie azioni singole.

Per la nuova missione era impegnato anche il « Cappellini », che salpò il 29 giugno. Fu però missione sfortunata perché già il 6 luglio il comandante Todaro dovette riprendere la via del ritorno a causa di gravi avarie al complesso motori, avarie provocate dalle condizioni del mare.

Tornato alla base, il « Cappellini »fu sottoposto alle riparazioni e revisioni necessarie. Il comandante Todaro ne profittò per seguire le cure impostegli dal medico per le sue piuttosto precarie condizioni di salute, conseguenti ai disagi della vita dura nei sommergibili, che non era certamente l'ideale per chi, come lui, portava ancora chiari i segni dell'incidente aereo del quale era rimasto vittima.

[48] Vedere Karl Doenitz op. cit.

Alla metà di agosto il « Cappellini » riprese il mare. Insieme all' « Archimede », al « Baracca », al « Calvi », al « Da Vinci », al « Finzi » e al « Marconi » doveva sorvegliare le rotte nemiche attraversanti la zona compresa fra Capo Finisterre e Capo San Vincenzo e le acque a Nord-Est delle Isole Azzorre.

Il giorno 20 agosto, insieme con il « Marconi » e il « Finzi », il comandante Todaro è posto in caccia di un convoglio partito da Gibilterra — secondo le informazioni dello spionaggio tedesco — alle ore 18 del 18 agosto. Nonostante la cura posta nel rastrellamento nessuna traccia del nemico. Il 24 agosto ai tre sommergibili è impartito l'ordine di abbandonare la caccia.

Nuovo allarme il 4 settembre, quando il comandante Todaro riceve l'ordine di rintracciare, insieme con il « Baracca », con il « Calvi » e con il « Da Vinci », un altro convoglio anglo-americano segnalato in partenza da Gibilterra alle ore 19 del 2 settembre. Anche questa volta non v'è fortuna per i sommergibilisti italiani, ai quali il 6 settembre è impartito l'ordine di abbandonare la caccia.

Vi sarebbero maggiori probabilità di incocciare piroscafi isolati, però si tratta sempre di navi battenti bandiere neutrali e, dato il particolare momento, non

si possono correre rischi di complicazioni internazionali.

Il 18 settembre il « Cappellini » abbandona l'agguato e, per fine missione, rientra a Bordeaux.

Si fa presto a raccontare così semplicemente le giornate oceaniche di un sommergibile in guerra, ma non di rado quelle ore diventano pericolose come l'episodio che racconta il comandante Lenzi:

> Durante una dura missione, mentre con il « Cappellini » stiamo rientrando in avaria che non consente l'immersione, veniamo attaccati da un idrovolante « Sunderland » il quale, visto che non andiamo sott'acqua, perciò non può coglierci nel momento critico, ci attacca ripetutamente in superficie con le bombe e con le armi di bordo. Le bombe scoppiano vicino, senza centrarci grazie alle nostre contromanovre, ci procurano soltanto qualche danno, mentre siamo colpiti ripetutamente dalle mitragliere. A nostra volta rispondiamo con le mitragliere e con il cannone.
>
> Ultimate le bombe, l'aereo resta a sorvegliarci, fuori tiro delle nostre mitragliere. Ogni volta che cambiamo rotta l'avversario vola sulla nostra scia per rilevarla, poi sentiamo che la comunica via radio: evidentemente ha chiamato dei colleghi con l'intenzione di finirci.
>
> Non resta altro da fare che prepararci a quello che presumiamo accadrà al momento in cui arriveranno i rinforzi avversari. Dopo un po', tuttavia, ci secchiamo di quelle normali operazioni di controllo sulla nostra scia per cui concordiamo con Todaro una sorta di scherzo. Prendo un proiettore da segnalazione con il quale chiamo l'aereo e poi, in inglese, gli trasmetto « Non ti affaticare, la nostra rotta è tot (e gli indico la rotta effettiva), la nostra velocità è tot (e gli dò notizie precise) trasmetti pure ». A questo punto, senza una ragione logica, ma soltanto perché in quel momento mi sono ricordato che il cuoco mi aveva detto di aver provato a fare gli gnocchi, chiudo la comunicazione trasmettendo in italiano « viva gli gnocchi ».
>
> Molte ore dopo, quasi al tramonto — poi sapemmo che gli aerei chiamati avevano effettivamente trovato un altro sommergibile, che avevano affondato credendo fossimo noi — l'aereo, giunto ai limiti dell'autonomia, ci chiamò con lo stesso sistema e ci trasmise « Buona fortuna! ve la siete guadagnata » finendo con « Viva gli gonchi! » Aveva sbagliato la grafia di gnocchi, che chissà che cosa credeva fossero. Manco a dire che l'allontanamento dell'aereo e il finale dell'episodio mise di buon umore tutto il « Cappellini ».

XII

Nell'autunno del 1941 l'ammiraglio Parona, al momento di cedere il comando di Betasom al capitano di vascello Polacchini, redigeva un rapporto per Supermarina. In seguito a questo documento Supermarina decideva di ratificare la decisione — del resto già sperimentata — di impiegare i sommergibili italiani nell'Atlantico meridionale. Era la tesi sostenuta quasi un anno prima dal comandante Todaro, il quale vedeva così riconosciuti i suoi principi, le sue idee sulla guerra subacquea in Atlantico.

Non sembrava, invece, ancora accettabile il principio di usare prevalentemente il cannone, tanto è vero che nel volume già citato, edito dall'Ufficio storico della Marina militare [49], dedicato ai sommergibili negli oceani, alla pag. 237, per le norme tattiche prescritte nell'anno 1941 è detto testualmente:

> Anche negli attacchi contro unità isolate fu impiegato prevalentemente il siluro durante le ore notturne dopo lunghi inseguimenti diurni mantenendosi fuori vista.

Tale considerazione è completata da questa nota riportata a piede della stessa pag. 237:

[49] Vedere Ubaldino Mori Ubaldini op. cit.

> La sola violazione di rilievo a questa norma fu costituita dagli attacchi del « Cappellini » contro lo « Shakespeare » e l' « Eumaeus », condotti prevalentemente con cannone; ma si trattò di trasgressione agli ordini ispirata ad altissimo spirito aggressivo.

Nonostante questa osservazione, alla fine le tesi del comandante Todaro si può dire siano state comunque accettate dagli alti Comandi, visto che alla pag. 179 del citato volume si legge:

> Todaro pensava, non a torto, che avrebbe dovuto servirsi largamente delle artiglierie

e quindi alla pag. 243:

> Furono inoltre notevolmente aumentate le dotazioni di viveri, di munizionamento, ecc.

giusto come per il suo « Cappellini » aveva voluto, già un anno prima, il comandante Todaro.

A questo riguardo, d'altronde, riteniamo significativa l'opinione del comandante Teucle Meneghini, che ha scritto testualmente [50]:

> Non fu questa la sola volta che il nostro glorioso sommergibile affrontò decisamente il combattimento in superficie con bastimenti armati. Il suo indimenticabile comandante, capitano di corvetta

[50] Vedere « Cento sommergibili non sono tornati » di Teucle Meneghini, edizioni Centro Editoriale Nazionale.

Salvatore Todaro, fu un sostenitore accanito, se non l'ideatore, di questa nuova tattica sommergibilistica da adottare contro unità isolate. Una cosa è certa: quando per la prima volta preferì attaccare con il cannone anzi che con i siluri, fu aspramente criticato dallo stesso ammiraglio Doenitz che si espresse in termini sarcastici: « È un peccato che questo ufficiale non comandi una torpediniera ».

Con l'andar del tempo anche questo grande sommergibilista si convinse che in determinate circostanze il sommergibile poteva dire la sua parola come nave di superficie.

Precisa l'ammiraglio Vittorio E. Tognelli:

> L'apprezzamento del grande ammiraglio Doenitz è noto, ma nulla è stato rintracciato nella documentazione di Archivio.

A sua volta il comandante Fausto Sestini sull'episodio, essendo stato testimone oculare, ricorda:

> Effettivamente il grande ammiraglio Doenitz ha ricevuto e decorato Todaro, ma nello stesso tempo lo ha pregato di tenere presente quanto fosse preziosa la vita della sua unità e quella dei suoi uomini e soprattutto gli ha fatto presente che l'estendersi della sua teoria sull'uso e forse un po' sull'abuso del cannone, avrebbe spinto il nemico ad aumentare il numero delle navi civetta aggravando il rischio delle unità sommergibili.

Mentre si stendevano queste pagine, cioè quando ormai era passato più di un quarto di secolo dai giorni più su ricordati, richiesto espressamente, il grande ammiraglio Doenitz scriveva testualmente:

> Ich weiss, dass der Kommandant Salvatore Todaro ein seher sympathischer, aufrechter und tapferer Offizier war. Dies ist meine Erinnerung [51].

I principi del comandante Todaro, del resto, erano derivati anche da solida esperienza ormai acquisita, in quanto egli doveva considerarsi il veterano della guerra in Atlantico. Durante il 1941, infatti, i sommergibili italiani in Atlantico complessivamente avevano portato a termine 42 missioni, con le punte massime raggiunte dal « Cappellini » il quale — alla pari con il « Marconi » — ebbe a realizzarne quattro, contribuendo decisamente al bottino di affondamenti e danneggiamenti di naviglio mercantile.

Ma proprio questa forma inevitabile di usura fisica, purtroppo, aveva avuto riflessi negativi sulla salute del comandante Todaro, il quale risentiva sempre della menomazione permanente rimastagli in seguito all'incidente d'aereo di Cadimare. Anche se il Comandante del « Cappellini » riusciva a mascherare bene la sua sofferenza, anche se egli, senza ombra di

[51] « Io so che il comandante Salvatore Todaro era un simpaticissimo, abile e valoroso Ufficiale. Questo è il mio ricordo ».

debolezza, resisteva alla dura vita del sommergibilista in Atlantico, era evidente che i Comandi superiori consideravano la sua particolare condizione, tanto più che dal 10 ottobre 1941 al successivo 28 dicembre egli era riconosciuto come « disponibile ammalato ».

D'altro canto uno dei principi dell'ammiraglio Doenitz richiedeva l'avvicendamento dei comandanti di sommergibile, in modo da avere appunto dei comandanti sempre giovani, non provati dall'usura di una vita che comunque consuma sempre tanto. L'ammiraglio Doenitz aveva avuto modo di far notare all'ammiraglio Parona che l'età media dei comandanti i sommergibili italiani era troppo alta, per cui, pur trattandosi di ufficiali particolarmente esperti, sarebbe stata consigliabile la loro graduale sostituzione per realizzare un processo di ringiovanimento. Tenuto conto, come si è detto, che il « Cappellini » era stato anche il più attivo nell'ultimo anno di guerra, il comandante Todaro non poté opporre alcuna ragione valida quando da Betasom gli venne ordinato di sottoporsi a controllo medico e successivamente fu sbarcato per cause di malattia contratta in servizio e fatto rimpatriare.

La notizia, assolutamente inattesa, da prima non fu nemmeno ritenuta vera dall'equipaggio del « Cappellini », dovette confermarla lo stesso comandante Todaro, in un silenzio di gelo che a interromperlo

poteva sciogliere in lacrime il nodo che quella dura ma sincera gente di mare sentiva alla gola.

Assunse il comando del « Cappellini » il tenente di vascello Aldo Lenzi, che il comandante Todaro stimava, amava, diciamo pure.

Dopo i rituali onori, dopo il saluto agli ufficiali, ai sottufficiali e ai marinai, il comandante Todaro scese a terra e sentì che gli occhi di tutti lo seguivano, mentre egli si allontanava resistendo alla tentazione di voltarsi, perché aveva gli occhi umidi.

XIII

Della lunga e dura esperienza fatta sui sommergibili, degli aspetti e delle necessità di bordo, il comandante Todaro non soltanto aveva fatto motivo di vita, ma anche di studio. S'é detto delle sue idee sull'impiego del sommergibile atlantico, idee inizialmente ritenute piuttosto rivoluzionarie rispetto agli schemi tradizionali e, invece, successivamente adottate nella loro sostanza. Tuttavia un aspetto meno noto dell'attività del comandante Todaro riguarda i suoi studi e le sue realizzazioni.

Dopo lunghi, puntigliosi esperimenti, per esempio, il comandante Todaro portò a termine un ingegnoso impianto interfonico per sommergibili, che in data 6 novembre 1941 ottenne un attestato di benemerenza da parte del Consiglio superiore della Marina. Il riconoscimento venne con verbale n. 14042, che al capitano di corvetta Salvatore Todaro concedeva anche un premio di lire 5.000.

Ricorda la signora Rina:

> Per quell'impianto interfonico destinato ai sommergibili Salvatore lavorò per tanti mesi, naturalmente perdendo ore di sonno in quanto durante il giorno doveva prestare il suo servizio regolare. E contro le cinquemila lire di premio ottenute dal Ministero, Salvatore opponeva una spesa di oltre ventimila lire, di allora si capisce, per gli esperimenti fatti pagando sempre e soltanto di tasca sua.
>
> In cambio, la ditta privata che ha ottenuto lo sfruttamento di questo brevetto nel frattempo si sarà fatta una fortuna.

Al comandante Todaro si deve — come ricorda Borghese [52] — anche l'ideazione dei barchini « SMA » costituenti un effettivo progresso nei confronti dei primi barchini siluranti usati dalla nostra Marina.

Mentre dirigeva i mezzi d'assalto, di cui diremo più avanti, il comandante Todaro stava intanto concretando un piano particolare di collaborazione con l'aeronautica. Il fratello minore del comandante Todaro, il giovane Aldo, era già abile pilota in s.p.e. e, desideroso di emulare il più famoso fratello, non soltanto si era fatto onore in azioni di guerra, ma studiava possibilità di speciale impiego del mezzo affidatogli. In questo spirito i due fratelli Todaro avevano già impostato un piano che avrebbe dovuto impegnare in azione combinata mezzo d'assalto e aereo, secondo una nuova geniale tattica dalla quale il comandante Todaro si riprometteva risultati particolarmente favorevoli.

Purtroppo gli eventi [53] non permisero la realizza-

[52] Vedere « X flottiglia Mas » di Julio Valerio Borghese, edizioni Garzanti.
[53] Oltre alla dolorosa scomparsa del comandante Salvatore Todaro, infatti, cadde eroicamente anche Aldo Todaro.

zione di questo piano che, riteniamo a ragione, avrebbe potuto costituire un nuovo elemento di sorpresa contro le forze anglo-americane.

XIV

Autunno. Era bella La Spezia di quel tempo, ma il comandante Todaro quasi non se ne accorgeva perché era un po' giù di morale: non gli garbava aver lasciato i suoi ragazzi su, in Atlantico. Poi, aveva anche delle preoccupazioni per la famiglia poiché il figliuolo Gianluigi era bisognoso di cure costose, e poi c'erano i suoi poveri, c'era monsignor Voltolina, egli ricordava i bisogni di tutti. Senonché adesso, che era sbarcato, riceveva il trattamento di terra e non sapeva come fare. Chiese consigli agli ufficiali d'amministrazione che avevano maggiore dimestichezza con queste faccende. Così conobbe l'allora tenente commissario Franz Capucci.

Dopo aver inteso direttamente dal comandante Todaro la situazione, il tenente Capucci si mise a scartabellare in mezzo ai regolamenti e alle disposizioni e trovò quel che cercava. Secondo Capucci, il comandante Todaro, in quanto convalescente per malattia contratta in servizio e per causa di servizio in una base fuori del territorio nazionale, aveva diritto allo stesso trattamento della base di provenienza. Capucci spiegò ben bene le norme per i casi del genere, quindi consigliò il comandante Todaro di recarsi dal tenente colonnello Bizzarri, che era il responsabile del settore, gli disse di esporgli il caso con tutta sincerità. « È

un uomo che capisce queste cose » concluse il tenente Capucci.

Confortato, il comandante Todaro si fece ricevere dal tenente colonnello Bizzarri e, come gli aveva detto il tenente Capucci, francamente espose il suo caso. Apriti cielo! Il tenente colonnello Bizzarri sbottò come se lo avesse morso la tarantola.

Il comandante Todaro, che non era abituato a storie del genere, uscì dall'incontro letteralmente raggelato. Andò dal tenente Capucci e gli disse quel che era accaduto. Capucci non riusciva a capacitarsi come il tenente colonnello Bizzarri avesse preso una posizione del genere, comunque consigliò il comandante Todaro di sentire l'opinione anche di altri commissari. Tutti erano dello stesso parere di Capucci. Allora, il comandante Todaro tornò dal tenente colonnello Bizzarri. Si ripeté la scena precedente. Questa volta, però, il comandante Todaro non uscì raggelato e all'interlocutore dichiarò testualmente: « Non importa, anche se non volete riconoscere quel che mi spetta, io debbo avere dei quattrini dal Governo e dal Governo li prenderò! »

Più tardi il tenente Capucci rimase trasecolato quando intese il comandante Todaro ripetere l'affermazione. « Ma come farà mai a prendere i quattrini dal Governo? » pensava il tenente Capucci.

Il seguito della storia venne fuori la domenica successiva, quando il tenente Capucci vide arrivare il comandante Todaro col bollettino del lotto. « Ecco

qua! — disse il comandante Todaro — Ecco qua che mi sono preso i miei soldi dal Governo! »

Era uscito il terno che il comandante Todaro aveva giocato. Todaro, però, non si fermò lì, ma, festante, andò dal tenente colonnello Bizzarri.

« Ancora qua, voi? » fece Bizzarri.

« Sì, sì, — fece eco Todaro — ma non chiedo più niente perché ho preso dal Governo i quattrini che mi venivano, anzi, parecchi di più, in conto... interessi ! Guardate qua! » e così dicendo esibì il pagherò vincente ed il bollettino del lotto.

Qualcuno disse che i numeri da giocare al comandante Todaro erano stati suggeriti dalle sue qualità medianiche.

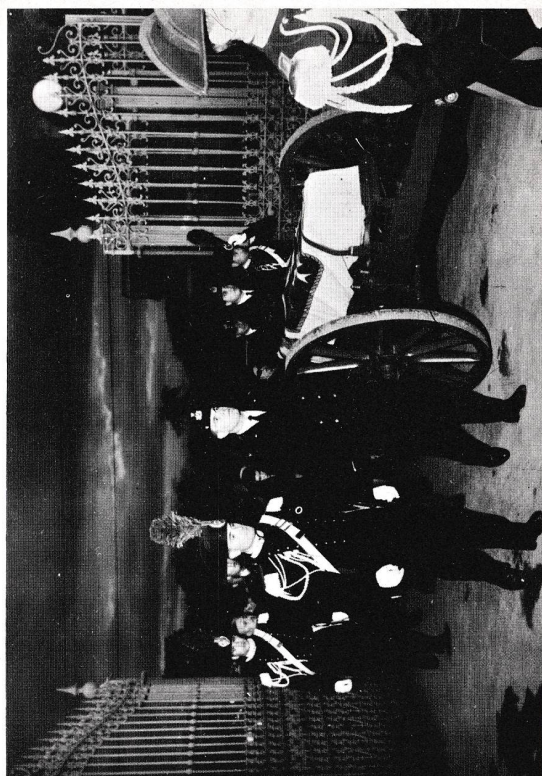
Naturalmente, mentre questo accadeva, il comandante Todaro stava sempre brigando per ottenere la idoneità all'imbarco e cercava di convincere i medici a riconoscerlo definitivamente guarito. Fu felice, perciò, quando il suo compagno di corso capitano di corvetta Julio Valerio Borghese gli chiese se voleva andare con lui.

Al comandante Borghese in quei giorni avevano chiesto di assumere il comando interinale della X Flottiglia Mas, che aveva perduto alcuni dei suoi migliori nella sfortunata azione di Malta [54]. Ma il comandante

[54] Questa azione si svolse il 25 luglio 1941 e aveva come obbiettivo il forzamento di Malta, nel tentativo di danneggiare il naviglio che vi si trovava alla fonda. Purtroppo il nemico sorprese i nostri sfortunati eroi, dei quali parecchi trovarono la morte e gli altri caddero prigionieri.

Borghese voleva con sé anche Todaro. Queste sono parole del comandante Borghese [55]:

> In sostituzione del valoroso Giobbe, chiamai alla testa del Reparto di superficie un ufficiale di altissime qualità personali e professionali, il mio amico e compagno di corso capitano di corvetta Salvatore Todaro, protagonista di epici combattimenti al cannone in Atlantico al comando del sommergibile « Cappellini ». Di statura normale, appariva più piccolo per l'abbandono delle spalle sempre un po' curve; lo sguardo vivissimo negli occhi scuri, il volto affilato e incorniciato da un pizzetto nero; acuto psicologo, chiaroveggente e singolarmente iniziato nei problemi teosofisici, dotato di un coraggio freddo e cosciente e di una volontà e capacità di lavoro eccezionali, egli si pose all'opera trasfondendo nei dipendenti le sue alte qualità. Sempre presente ove i suoi uomini erano impegnati, formò del reparto affidatogli uno strumento bellico animato dal più alto spirito combattivo. Anche al materiale Todaro dedicò grande interessamento; alla sua attività si devono molti dei perfezionamenti apportati ai barchini, suggeriti dall'esperienza e dall'ingegnosità, e la creazione del nuovo motoscafo silurante, lo « SMA » [56], che segnava un concreto

[55] Vedere Julio Valerio Borghese op. cit.
[56] « SMA » in realtà era l'abbreviazione di « MTSMA », cioè « Motoscafo Turismo Silurante Modificato Allargato »

Ritorno a Livorno

Al varo della Corvetta « Todaro »

progresso rispetto ai primitivi barchini siluranti. Provvide anche, e per le sue doti di realizzatore vi riuscì in brevissimo tempo, a sostituire i mezzi perduti attraverso un più celere ritmo di produzione delle ditte fornitrici, mettendo il comando della Flottiglia in condizioni di poter far fronte alle sempre crescenti esigenze.

Era un nuovo capitolo nella storia di guerra di Salvatore Todaro, comandante del Reparto di super-

---

realizzato soltanto nel 1943 come versione migliorata e allargata del « MTSM », cioè il « Motoscafo Turismo Silurante Modificato ». Lo « SMA » fu costruito dai Cantieri Baglietto di Varazze, mentre per lo studio delle parti meccaniche fu impegnata la Ditta C.A.B.I. — Cattaneo dell'ing. Guido Cattaneo di Milano. Sia per lo scafo sia per le parti meccaniche decisivo fu l'apporto delle esperienze personali del comandante Todaro.

Lo « SMA » era costruito con lo scafo in legno avente carena a spigolo senza gradino; dislocava tonn. 3,71; era lungo m. 8,8 per 2,32 e raggiungeva l'immersione massima di cm. 0,7. Lo « SMA » era motorizzato con due Alfa Romeo 6 cilindri di 2500 cc. fornito di quattro assi, sviluppanti la potenza complessiva di 190 CV; raggiungeva la velocità di 29 nodi avendo a questo limite un'autonomia di 250 miglia marine. Armato di un tubo lanciasiluri per silurotti da 450 mm., disponeva anche — sulle selle laterali — di due b.t.g. da 70 chili per impiego anti-nave. Il carico bellico era aumentato a 700 chili e comprendeva anche la sistemazione a poppa di un nebbiogeno a cloridrina e di alcune piccole bombe fumogene e luminose. Richiedeva due persone di equipaggio.

ficie « Vittorio Moccagatta »[57], che da quel momento non doveva più conoscere riposo.

Rimesso in sesto il Reparto, il comandante Todaro pose il problema del trasporto dei barchini da La Spezia alle basi di impiego. La Spezia restava sede del comando del Reparto e della Scuola piloti. Ottenne che dalla stessa città i barchini partissero a bordo di alcuni piropescherecci — il « Cefalo », il « Sogliola » e il « Costanza » — particolarmente attrezzati e che tenevano molto bene il mare.

Nei primi mesi del 1942 i mezzi e gli uomini del Reparto comandato da Todaro furono perfettamente pronti. Allora una squadriglia di motoscafi siluranti « MTSM »[58] fu dislocata ad Augusta per eseguire degli agguati davanti al porto de la Valletta e contribuire al blocco di Malta, che le forze dell'Asse si apprestavano a invadere. La squadriglia era comandata dal sottotenente di vascello Luigi Ongarillo Ungarelli. Dalla seconda decade di aprile la squadriglia di « MTSM » dovette svolgere anche una serie di missioni a brevissima distanza dalle coste maltesi per ricavare rilievi e informazioni indispensabili per la progettata invasione.

[57] Dopo l'azione di Malta la X Flottiglia Mas volle ricordare i comandanti Teseo Tesei e Vittorio Moccagatta intitolando al primo il Reparto subacquei e al secondo quello di superficie.

[58] Sigla indicante i « Motoscafi Turismo Siluranti Modificati » armati di siluro e fucile mitragliatore e con una autonomia di 200 miglia.

Furono gli stessi motoscafi « MTSM », successivamente, a sbarcare sulle coste di Malta informatori muniti di radio trasmittenti.

Il comandante Todaro seguiva di continuo l'impiego dei mezzi e degli uomini del suo Reparto, pur essendo nello stesso periodo, cioè nella primavera del 1942, impegnato a preparare una spedizione della Marina italiana addirittura nel Mar Nero.

XV

Ai primi di dicembre 1941 la spinta germanica in Russia si poteva considerare ormai esaurita. Era costituito un fronte, o almeno una linea lunga duemila chilometri ad andamento molto sinuoso, svolgentesi dal Lago Ladoga e Kalinin, a Tula, sino al corso del basso Donetz. La Crimea era tutta occupata dai Tedeschi, ad eccezione di Sebastopoli, base navale con potenti fortificazioni che resisteva bravamente, anche perché poteva essere agevolmente rifornita dal mare. Il Mar Nero, infatti, era ancora di assoluto dominio sovietico, dominio che non poteva essere contrastato né dalle scarse forze navali della Bulgaria, del resto non in guerra con la Russia, né dalle modestissime antiquate forze navali romene, né dal saltuario impiego dell'Aviazione germanica impegnata su tanto vasto fronte terrestre. Per far cadere Sebastopoli occorreva una qualche azione navale. Si sarebbe dovuto portare, quindi, del naviglio da guerra nel Mar Nero. Ma come fare data l'impossibilità, determinata da ragioni politiche, di passare attraverso i Dardanelli? Si pensò al naviglio minore, ai piccoli mezzi siluranti che sino alle rive del Mar Nero si sarebbero potuti trasportare via terra.

I Tedeschi, però, non disponevano di mezzi del genere, per cui chiesero l'intervento della Marina italiana, che proprio in quei giorni, con i suoi mezzi d'assalto, aveva messo al suo attivo l'affondamento delle corazzate britanniche « Valiant » e « Queen Elisabeth » [59].

Il 14 gennaio 1942 il grande ammiraglio Raeder, in occasione dell'incontro avvenuto nella stazione invernale bavarese di Garmisch, chiese ufficialmente all'ammiraglio Riccardi un intervento nel senso che si è detto.

Successivamente fu stabilito di inviare nel Mar Nero:

- una squadriglia di 6 sommergibili da 35 tonn.
- una squadriglia di 4 Mas da 20 tonn.
- una squadriglia di 5 motoscafi siluranti e cinque barchini esplosivi.

Comandante della flottiglia fu designato il capitano di fregata Mimbelli, con tre capi squadriglia uno dei quali — per i mezzi d'assalto — era il capitano di corvetta Salvatore Todaro.

Per il trasporto del naviglio furono stabiliti questi itinerari:

- Mas: da Venezia a Vienna via terrestre; da Vienna a Galatz a rimorchio per via fluviale (Danubio); da Galatz a Costanza con mezzi propri.

[59] L'azione avvenne nella notte del 19 dicembre 1941 con il forzamento di Alessandria compiuto dal tenente di vascello Luigi Durand de La Penne, dal capitano armi navali Vincenzo Martellotta, dai capi Antonio Marceglia, Emilio Bianchi, Mario Marino e dal sottocapo Spartaco Schergat.

- Sommergibili: da La Spezia a Costanza in ferrovia.
- Mezzi speciali: da La Spezia fino alla stazione più vicina alla località di destinazione in ferrovia, il resto del percorso via terrestre.

I mesi di marzo e di aprile del 1942 servirono alla preparazione degli equipaggi e alla messa a punto dell'intera flottiglia, a Pola per i Mas, a La Spezia per il resto. Naturalmente cure particolari dovettero essere riservate ai motoscafi siluranti e ai barchini esplosivi, in modo da trasformarli in dipendenza dell'impiego, ben diverso da quel che si era fatto sino allora in Mediterraneo. Il complesso di mezzi speciali andò a costituire la 101ª Squadriglia, che però correntemente tutti chiamavano « Autocolonna Moccagatta » [60].

L'Autocolonna Moccagatta, al comando del capitano di corvetta Lenzi, partì da La Spezia il 6 maggio 1942 contando oltre al Comandante anche 6 ufficiali, 18 sottufficiali e 33 tra sottocapi e comuni. La colonna comprendeva anche 28 automezzi, con tre trattori, nove autocarri, autobotti, rimorchi siluri, rimorchi vari, bighi e pianali.

In ferrovia, fu raggiunta la stazione di Sinferopoli, dove l'arrivo avvenne nel primo pomeriggio del 19 maggio. Dopo mille peripezie, scaricata l'intera colon-

[60] Tale denominazione riprendeva la denominazione del Reparto che così voleva onorare la memoria del capitano di fregata Vittorio Moccagatta, caduto il 25 luglio 1941 al comando dei mezzi d'assalto operanti contro Malta.

na, via terra fu raggiunta Foros, in Crimea, il 23 maggio.

La Marina italiana era giunta così nel Mar Nero. Il comandante Salvatore Todaro che, come sempre, si era impegnato al massimo delle sue energie e possibilità per la realizzazione di questa impresa, raggiunse Foros il 29 maggio. Testimonianza diretta ce la offre il marinaio Ettore Costa:

> Ero vicino a casa, in quel periodo, a Venezia. Qui, il 5 aprile 1942, mi raggiunse il movimento nominativo per La Spezia. Mi aveva voluto con lui il comandante Todaro.
>
> A La Spezia fui sistemato, come gli altri, alla casermetta Mas, in banchina Revel.
>
> C'era da lavorare come matti per sistemare un sacco di cose. Si anticipavano le destinazioni più diverse, ma non si sapeva niente di preciso, non si sapeva dove saremmo andati a finire. Più di tutti, forse, lavorava il Comandante, che non stava fermo un minuto, e lo posso ben dire io che in quel periodo gli facevo da autista.
>
> Il 5 maggio venne l'ordine di movimento; allora si seppe, per vie traverse, che saremmo andati nel Mar Nero, in Russia.
>
> Caricato tutto il materiale su carri ferroviari, il treno che avrebbe dovuto portarci tanto lontano era pronto. V'erano anche tre vetture di prima classe, che ci alloggiavano tutti, ufficiali, sottufficiali e marinai. Prima di partire venne a salu-

tarci, insieme con il comandante Todaro che ci doveva raggiungere successivamente, l'ammiraglio Aimone di Savoia-Aosta, il quale sembrava quasi volesse venire con noi [61].

Il viaggio andò bene. I guai cominciarono a Sinferopoli, cioè quando si trattò di scaricare il treno e non v'erano i mezzi adatti. Dovemmo scaricare i barchini soltanto a braccia, perché non v'era l'ombra di una gru o anche soltanto di uno scivolo. A braccia dovemmo poi caricarli sui camion tedeschi Elcavet. I Tedeschi ci guardavano con gli occhi spalancati, penso che non avessero

[61] Il duca Aimone di Savoia-Aosta aveva dimostrato sempre molto interesse per i mezzi d'assalto. Nel 1936, unitamente ai capitani di fregata Giorgis e Margottini, il duca Aimone aveva steso anche un « progetto di attacco a forze navali in porto con impiego di motoscafi d'assalto », mezzi progettati dallo stesso duca Aimone nel gennaio di quell'anno e accettati dal Comitato progetto navi del Ministero della Marina, che ne fece costruire due prototipi dai cantieri Baglietto di Varazze, collaudati con esito positivo il 23 novembre 1936.

Il « progetto di attacco » sopra ricordato era firmato dal duca Aimone di Savoia-Aosta e si chiudeva con queste parole: « E' vivo desiderio di tutti e tre (oltre al Duca i citati ufficiali superiori Giorgis e Margottini: n.d.a.), in caso di favorevole accoglimento, di essere prescelti per la sua attuazione pratica ».

Il duca Aimone di Savoia-Aosta sotto un certo aspetto si può dire abbia conservato una specie di patrocinio per il Reparto mezzi d'assalto della Marina; spesso i Comandanti di questo Reparto — in particolare il comandante Todaro — ricorrevano a lui per superare gli intralci burocratici che si frapponevano a richieste o comunque iniziative rivolte a potenziare il settore.

mai supposto di vedere i marinai italiani lavorare in quel modo.

Con i camion tedeschi raggiungemmo prima Yalta, poi Foros.

A Foros, io tornai a stare vicino al Comandante, ero un po' il suo autista e un po' il suo motorista, anche per curare i motoscafi. Il Comandante aveva molta fiducia in me, e poi credo gli piacesse sentirmi dire qualche parola in dialetto, così poteva pensare di essere un po' a casa sua, nel nostro piccolo paese di Sottomarina.

Una volta raggiunta la destinazione prestabilita, cioè Foros, il comandante Todaro, in funzione di capo squadriglia per i motoscafi siluranti e i barchini esplosivi, dispose per la messa a punto dei mezzi destinati a entrare in azione al più presto possibile con l'intento di sbarrare l'accesso a Sebastopoli per via mare.

Il 5 giugno finalmente si poté dare inizio al blocco della roccaforte sovietica.

Il comandante Mimbelli, in veste di comandante della Flottiglia, nel suo rapporto ufficiale ricorda così l'attività dei mezzi d'assalto:

> Da allora, fino alla presa di Sebastopoli, è stato un susseguirsi continuo di missioni, nonostante le condizioni del tempo spesso avverse e l'attenta vigilanza del nemico rendessero il compito dei nostri piccoli mezzi estremamente arduo.

I motoscafi siluranti, come del resto anche i Mas, partivano generalmente su allarme. Quando la ricognizione aerea nel tardo pomeriggio segnalava l'avvicinarsi di convogli o di unità nemiche, i motoscafi siluranti, al calare delle tenebre, si muovevano dalla loro base per portarsi in agguato sotto la costa nemica, ad una distanza di due-tre miglia.

Erano ore snervanti poiché l'attesa era acuita dal buio, dall'incertezza degli incontri e il più spesso dalla delusione — com'é per il cacciatore che inutilmente sta alla posta per lungo tempo — poiché non si riusciva a scovare il nemico anche perché i Sovietici avevano ridotto moltissimo la navigazione dei loro mezzi navali. Naturalmente lo scopo era raggiunto lo stesso in quanto Sebastopoli restava del tutto isolata.

Il marinaio Ettore Costa ricorda:

> Quante notti i motoscafi siano andati fuori non saprei, certamente molte. Ma nessuno si lamentava. Lo spirito era altissimo, anche se non si può dire godessimo di molte comodità, poiché ci avevano sistemato in una costruzione che in origine doveva essere un albergo, in parte diroccato, sicuramente per essere stato colpito durante qualche bombardamento.
>
> Il comandante Todaro era sempre con noi, divideva pericoli e disagi, era come un padre di famiglia. Buono, giusto, sempre pronto a dare un consiglio, sempre pronto a dare un incoraggiamento. Anche a mensa stava sempre con noi,

> divideva quel che avevamo, ricusando qualsiasi preferenza perché voleva essere proprio come uno di noi marinai, ma in azione era severissimo, parlava soltanto per comandare, ed erano comandi sicuri, senza nemmeno un barlume di titubanza. Nessuno di noi, poi, poteva dirsi stanco perché il Comandante non mollava mai, sempre in piedi, sempre sveglio, sempre pronto.
>
> Mi pare ancora di vederlo, intento a scrutare l'orizzonte, a guardare tutto in giro, alla ricerca di qualche ombra, di qualche segno che indicasse il nemico. A non conoscerlo, uno lo poteva scambiare per un marinaio semplice perché era vestito come uno di noi, con noncuranza, così da non identificarne nemmeno i gradi.

Quante notti siano andati fuori i motoscafi, si è chiesto il marinaio Ettore Costa, e non lo sa dire, ma ci viene in aiuto la documentazione ufficiale [62], che dice come i mezzi d'assalto, al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro, in un mese di attività siano usciti quasi tutte le notti.

Anche la sera del 10 giugno due motoscafi siluranti, il « 204 » e il « 210 », uscirono a caccia. Presero il largo alle ore 20.30 portandosi all'agguato a Sud di Capo Chersoneso e rientrando dopo sette ore di missione, motivata dalla segnalazione degli

[62] Vedere il volume « Attività della Marina in Mar Nero e sul Lago Ladoga » di Pier Filippo Lupinacci, nella collana « La Marina italiana nella seconda guerra mondiale » edizione dell'Ufficio storico della Marina militare.

esploratori aerei, che avevano avvistato due convogli sovietici in navigazione a Sud della Crimea. Durante il lungo interminabile appostamento, mentre sul mare sembrava sempre di vedere o di sentire qualche cosa muoversi, il comandante Todaro, che pilotava personalmente il « 210 », riuscì a individuare la sagoma di una nave.

Cautamente, per non farsi notare, Todaro diresse la prua del motoscafo verso il nemico. Poteva essere un avviso scorta o una torpediniera, l'oscurità non permetteva di distinguere bene, comunque doveva essere una unità di 600-800 tonn. Era ferma, in evidente ascolto idrofonico. Supponendo fosse in attesa di qualche unità più grande, Todaro aspettò per oltre un'ora. Niente, non arrivava niente, e la nave sovietica ferma era sempre lì, a portata di siluro. Purtroppo stava approssimandosi l'ora convenuta per il rientro, bisognava agire.

Il comandante Todaro si avvicinò ancora, cautamente, arrivò a 150-200 metri senza che il nemico desse segno di essersi accorto di nulla. Allora, il comandante Todaro preparò il lancio. Il siluro partì. I due uomini a bordo del « 210 » erano immobili, in silenzio, con gli occhi sbarrati a seguire la scia. Ognuno contava i secondi che sembravano eterni, ognuno guardava il percorso che doveva compiere l'arma e che sembrava senza fine. Il siluro filava diritto, preciso verso il centro del bersaglio. La scia incocciò la nave sovietica al punto prestabilito. Si sarebbe dovuta intendere e vedere l'esplosione. Invece non accadde nulla. Il naviglio nemico evidentemente aveva pescaggio minimo e il siluro — regolato a tre metri di profondità — doveva essere passato sotto la chiglia, senza portare offesa. Peccato, si sarebbe dovuto attendere un'altra occasione e intanto bisognava mettersi in salvo poiché l'unità sovietica reagiva, sparava a più non posso contro il « 210 », che stava tagliando la corda. Una corsa affannosa per non farsi colpire dal tiro nemico, che andava aumentando poiché erano accorsi a dar mano forte al naviglio attaccato anche alcuni Mas sovietici richiamati dal trambusto.

La corsa a inseguimento, comunque, finì senza guai poiché il « 210 » poté rientrare regolarmente alla base.

I motoscafi siluranti del comandante Todaro, in ogni modo, continuarono le loro scorrerie, i loro agguati notturni tra Balaclava e Capo Chersoneso, tra Capo Aia e Capo Chichineis, tra Foros e Balaclava, tra Capo Feolent e Capo Chersoneso, davanti a Capo Saric, davanti all'imboccatura della baia di Kasac, ovunque fosse la possibilità di incontrare il nemico.

Un'azione con maggior fortuna si ebbe il 18 giugno, la racconta così il comandante Lenzi:

> Ero accampato a Foros, una calanchetta dove stazionava la « colonna Moccagatta » formata dai mezzi d'assalto della Marina italiana. Il comandante Todaro era venuto a trovarci e a ispezionarci.
>
> All'alba di quel giorno rientro da una missione

notturna svolta davanti a Sebastopoli. Trovo Todaro all'armeggio che mi fa subito scendere dal mio « MTSM », prende il mio posto e se ne parte insieme con il mio secondo pilota.

Resto un po' male. Pochi istanti dopo rientra un altro mezzo, che era stato in missione con me. Non ci penso su due volte e compio lo stesso sopruso di cui sono rimasto vittima io: faccio sbarcare il primo pilota, prendo il suo posto e parto a tutta velocità inseguendo Todaro. Lo faccio un po' per non lasciarlo solo e un po' perché avevo immaginato, data la faccia di Todaro, che doveva esserci qualche cosa di interessante in giro. Todaro, infatti, dall'alto della collinetta aveva avvistato delle grosse imbarcazioni a motore nemiche.

Porto a termine l'inseguimento riunendomi con Todaro. Giunti a distanza di avvistamento delle unità nemiche ci accorgiamo che trattasi di grosse motolancie contro le quali, per ragioni di pescaggio, non si può impiegare il nostro siluretto. Sono dei piccoli trasporti di truppa e non avendo altro con cui attaccare decidiamo di farlo con la unica arma che abbiamo a bordo, cioè con il fucile mitragliatore.

A tutta velocità turbiniamo intorno alle unità nemiche spazzando, da brevissima distanza, la loro coperta a colpi di fucile mitragliatore. Le unità nemiche, armate con armi automatiche,

reagiscono violentemente. Il mio secondo pilota, il secondo capo Pascolo, rimane ferito ad una spalla — rimarrà col braccio destro inutilizzabile per sempre — e i nostri mezzi vengono colpiti ripetutamente.

Desistiamo dall'attacco soltanto a munizioni esaurite.

L'avversario ha subìto forti perdite e poco dopo le imbarcazioni nemiche verranno affondate dai nostri Mas [63] intervenuti a sostituirci nell'azione. Questo episodio, come molti altri, dimostra la rapidità di decisione al combattimento di Todaro e la sua ricerca della breve distanza col nemico. Del resto, anche sui sommergibili preferiva attaccare col cannone e le mitragliere di bordo perché gli piaceva il combattimento aperto, tanto che i suoi marinai lo chiamavano « l'ussaro del cannone ».

Altra interessante azione dei motoscafi siluranti comandati da Todaro si svolse il 28 giugno partecipando essi a un diversivo di sbarco in collaborazione con gli Sturm-Boote [64] tedeschi. Vi parteciparono cinque motoscafi siluranti e un barchino esplosivo, che agirono

[63] Il completamento dell'azione venne realizzato personalmente dal comandante Mimbelli messo sull'avviso dall'impresa di Todaro e Lenzi, il quale ultimo aveva come secondo il secondo capo Grillo.

[64] Motosiluranti tedesche da 100 tonn., dotate di larga autonomia e di ottime qualità nautiche.

sulla costa sovietica, nella zona da Feolent a Balaclava, trovando però scarsa reazione nemica.

A proposito dell'impiego, piuttosto pericoloso, dei mezzi d'assalto fatto sul Mar Nero riteniamo interessante riprodurre parte di un rapporto redatto dal comandante Mimbelli:

> Può essere obiettato che gli attacchi contro imbarcazioni esorbitavano dai compiti dei Mas e dei motoscafi siluranti che, essendo molto vulnerabili e pochissimo armati, hanno molto da perdere e poco da guadagnare a combattere contro unità del genere.
> Gli attacchi in parola sono, a mio avviso, un'espressione dello spirito ardimentoso che deve animare in ogni circostanza gli equipaggi delle siluranti di qualsiasi grandezza, specie su un mare lontano, ove esse sono sole a rappresentare la nostra bandiera.

Sono note calde ma pur sempre formali come deve essere un rapporto, che non dice della sfida dannunzianeggiante lanciata dal comandante Todaro ai Sovietici. Una notte, al termine di una spedizione, Todaro letteralmente cosparge le acque di fronte a Sebastopoli di barattoli con il coperchio dipinto in verde, bianco e rosso e con scritto su, in caratteri cirillici, « Non contiene esplosivo ». Ed è vero. I Russi, recuperata con estrema circospezione questa nuova diavoleria degli Italiani, con ancor maggiore circospezione, se è possibile, sollevano il coperchio e cosa vi trovano den-

Trapani 28-5-1940/XVIII

Rina carissima

Tra poco farà molto caldo nel canale di Sicilia. – Il momento dell'azione è vicino –
Da oggi lo attendo con calma e il mio spirito si è maturato nell'attesa –
Ho compreso che la morte colpisce solo i vili – Per gli altri non esiste –
Io sono pronto ad osare ciò che non è mai stato osato, come è nel motto del mio sommergibile –
Ti ho detto una volta che combatterò per Te – Perchè Tu abbia le soddisfazioni che hai meritato con la Tua attesa paziente, silenziosa, affettuosa, fatta di pochi momenti spensierati e di lunghi periodi di rinuncia e di esistenza grigia –
Qualunque possa essere il mio destino, lo scopo che mi sono prefisso sarà raggiunto.

Lettera alla moglie

Moglie o vedova di un valoroso, avrai la posizione che ti spetta nel mondo e di cui ti riconosco il diritto —

Non dimenticare mai di essere profondamente orgogliosa di essere la moglie di un Comandante di sommergibile e fa che nostro figlio provi la stessa fierezza — È questa la nobiltà che gli trasmetto e che potrà raccogliere un giorno dalla schiuma del mare —

Ti chiedo solamente di mantenerti in ogni momento all'altezza della posizione che ho cercato di darti, senza mai preoccuparmi del mio sacrificio o del mio avvenire —

Ti bacio affettuosamente

Salvatore

tro? una carta pergamenata dove, sempre in caratteri cirillici, è scritto:

> Davanti al tuo porto, al di là degli inviolabili sbarramenti, al di là delle sicure reti, ovunque tu sia, ti sappiamo raggiungere e colpire a morte. Nulla ti può proteggere da noi. I mezzi d'assalto della Marina italiana sanno beffarsi della morte e di tutte le difese. Hai già imparato a conoscerci. Saremo il tuo incubo, la tua ossessione; sino a quando non ti avremo completamente schiacciato. Arrivederci a presto. Viva l'Italia!

Rientra proprio in questo spirito, pensiamo, il deciso intervento del comandante Todaro nella fase finale della caduta di Sebastopoli, che capitolava il 2 luglio. L'assedio della fortezza sovietica era concluso dalle forze di terra germaniche, è vero, ma non si poteva sottovalutare il contributo decisivo dato a questa impresa dalle forze navali italiane, che avevano bloccate le vie marittime di rifornimento a Sebastopoli. Sarebbe stato illogico, dunque, che gli Italiani non fossero stati presenti nella fase risolutiva dell'assedio. Ecco perché il comandante Todaro, con la sua ben nota insofferenza alle ingiustizie, decideva di sua personale iniziativa di entrare nel fortilizio sovietico per via mare, contemporaneamente all'ingresso per via terrestre delle truppe germaniche.

Sull'iniziativa del comandante Todaro ecco il rapporto ufficiale:

Ho deciso tale ingresso a Balaclava in base ai seguenti elementi:

Primo: la notizia attinta personalmente in una visita alle prime linee sul fronte di Balaclava che la città, per disposizione dei Germanici, doveva essere solamente aggirata dalle truppe rumene per via terra, in modo da farla cadere con assedio a rispettabile distanza; ho compreso che la città stava per cadere e che i Tedeschi, volendo occupare il porto entrando dal mare con i loro Mas da 100 tonn., escludendo per quanto possibile le truppe romene che avevano combattuto sanguinosamente nella zona, si sarebbero assicurata definitivamente, a guerra conclusa, la base più importante della Crimea meridionale.
Secondo: le difficoltà artificiose sollevate dal Comando tedesco al comandante Mimbelli che aveva chiesto di poter entrare con i Mas e i motoscafi d'assalto a Sebastopoli mentre era in corso la occupazione della città.
Terzo: la presenza di contingenti di marinai tedeschi a Sinferopoli per l'occupazione di Sebastopoli e di Balaclava.
In base a quanto sopra, avendo saputo che le truppe romene, contrariamente al desiderio dei Tedeschi, stavano entrando a Balaclava, ho ritenuto di dover prendere immediatamente le seguenti decisioni:

a) Entrare a bandiere spiegate nel porto di Balaclava con i cinque motoscafi d'assalto prima di qualsiasi unità alleata.

b) Inviare via terra un ufficiale a Balaclava presso il Comando romeno avvisandolo del nostro arrivo imminente.

c) Non chiedere al comandante Mimbelli la preventiva autorizzazione telefonica, che sarebbe stata intercettata e che comunque mi sarebbe stata data solo in via confidenziale avendomi il Comandante comunicato prima i desideri negativi del Comando tedesco nei riguardi di Sebastopoli.
Alle ore 13.40, dopo una navigazione particolarmente ardua per le cattive condizioni del mare, la formazione italiana entrava nel porto passando sugli sbarramenti di mine, accolta entusiasticamente dalle truppe romene. Una compagnia d'onore schierata presso il punto di sbarco ha presentato le armi. Il colonnello Dimitrescu, comandante delle truppe occupanti, attendeva sulla banchina con i suoi ufficiali e dopo le reciproche presentazioni ha invitato i nostri equipaggi nella sede del Comando dove aveva preparato un ricevimento.

Con grande semplicità racconta l'ingresso a Balaclava il marinaio Ettore Costa, il quale però parla anche dell'affondamento di due petroliere nemiche:

La presa di Balaclava fatta da noi, via mare, con in testa il comandante Todaro, non fu molto dif-

ficile, poiché da diversi giorni, ormai, i Tedeschi controllavano la zona martellandola di continuo. Quando entrammo nel porto di Balaclava trovammo l'artiglieria costiera a spararci contro, ma noi riuscimmo ugualmente a raggiungere la riva e così fummo tra i primi a mettere piede in questa località, che per tanto tempo aveva resistito all'assedio.

> Qualche giorno prima, invece, in una delle missioni notturne, che erano quasi continue, individuammo due petroliere e riuscimmo ad affondarle con siluri che centrarono in pieno i due obbiettivi.

Per rispetto alla verità dobbiamo avvertire che, pur essendo precisa, quasi perentoria, la testimonianza del marinaio Ettore Costa non siamo riusciti a trovare documentazione ufficiale di alcun genere [65] per quanto riguarda il preteso duplice affondamento. Resta invece documento ben più probante la proposta avanzata nel luglio 1942 dal comandante Todaro e che conferma ancora una volta la sensibilità di questo ufficiale.

Caduta Sebastopoli, pareva inutile lasciare i mezzi d'assalto in Crimea, cioè senza possibilità di impiego in quanto la flotta russa si era spostata fra Batum e Poti, a distanza tale dalle basi di partenza delle no-

[65] Possiamo supporre che il Costa faccia confusione con il combattimento sostenuto all'alba del 18 giugno dal « MTSM 206 » e dal « MTSM 208 » contro due imbarcazioni cariche di militari russi, combattimento ricordato alla pag. 142.

stre piccole unità che era al limite, o anche oltre il limite di autonomia di questo naviglio. Una simile situazione aveva convinto il comandante Todaro, dunque, ad avanzare questa proposta:

> Ne consegue che la decisione più logica è di ritirare subito l'autocolonna dal Mar Nero per utilizzarla con maggior vantaggio in Mediterraneo. In tal caso rimarrebbe inoltre intatto il prestigio conquistato con il blocco di Sebastopoli e non si incorrerebbe in sfavorevoli situazioni di confronto prevedibili per l'imminente arrivo in Mar Nero dei sommergibili tedeschi da 250 tonn.
>
> In questo momento il recupero di personale già addestrato alla guerra e di materiale lungamente collaudato permetterebbe di risolvere in parte le note difficoltà in cui si dibatte la X Flotmas [66] quando dai progetti deve passare all'azione.

Purtroppo la proposta Todaro rimase lettera morta e i mezzi d'assalto italiani praticamente restarono inutilizzati per parecchi mesi, mentre tanto bisogno degli stessi v'era in Mediterraneo. Praticamente i mezzi d'assalto della Marina che erano nel Mar Nero, durante il periodo che va dal luglio all'ottobre, servirono soltanto ad assolvere compiti di vigilanza costiera antisommergibile. Ben poca cosa per equipaggi specializzati e già largamente collaudati, non soltanto,

[66] Con X Flottiglia Mas si individuava convenzionalmente il Reparto mezzi d'assalto della Marina.

ma ben poca cosa anche perché nella zona l'attività navale nemica era quasi nulla. I mezzi d'assalto furono trasferiti — il 6 settembre — a Feodosia e un mese dopo a Mariupol, nel Mar d'Azov. Il 9 ottobre venne l'ordine di trasferire i mezzi d'assalto italiani da Mariupol a Machak Kala, per il quale trasferimento era già arrivato dall'Italia addirittura un treno apposito con tutto il materiale necessario, compresi trattori e rimorchi speciali. Invece, non se ne fece niente e i mezzi d'assalto rimasero a svernare a Mariupol, naturalmente senza alcuna possibilità di impiego ove si pensi alle condizioni meteorologiche della zona.

Stare così fermo, inattivo, senza far niente, superava le possibilità di sopportazione del comandante Todaro, che sin dal luglio aveva infatti deciso di rientrare al Comando del suo Reparto con la speranza di potere impostare qualche nuovo impiego. In tal modo lasciò i suoi uomini con i mezzi d'assalto, che rientrarono successivamente confermando l'inevitabilità della proposta Todaro, il quale invece raggiunse l'Italia, in aereo, il 4 luglio 1942.

XVI

Il comandante Walter Auconi dice testualmente:

> Il comandante Todaro, per le speciali caratteristiche percettive di cui era dotato, « sentiva » che sarebbe caduto in guerra e lo diceva con grande naturalezza, senza nessuna iattanza, ma neppure con tristezza. Ne parlava come di una cosa inevitabile, fatale, perciò era pronto a compiere fino in fondo il suo dovere.

Può essere dunque, che questa fine prossima egli « sentisse » nell'autunno 1942, cioè prima delle imprese di cui diremo nelle pagine seguenti e che furono le ultime imprese del comandante Todaro.

S'era verso la metà del mese di ottobre e, prima di andare al Sud, ottenne qualche giorno di permesso per salutare la famiglia, che aveva da tempo ormai trasferito a Sottomarina, presso la madre, anche perché la signora Rina aveva appena iniziato una nuova gravidanza (la secondogenita Graziella doveva nascere il 4 giugno 1943).

Andò a trovare ancora una volta il marinaio Vittorio Marcon, che era stato suo attendente ed era ancora inabile per le gravi ferite riportate durante il bombardamento subito a Betasom. Di quella visita il Marcon ricorda:

Volle sapere bene le mie condizioni, mi chiese se avevo avuto tutti i riconoscimenti e l'assistenza che mi spettava.
Io gli dissi di sì. E lui mi raccomandò di curarmi, di stare attento a quel che dicevano i dottori. Poi mi salutò, ma pareva come se avesse qualche cosa da dirmi. « Appena puoi, — mi disse — vai a trovare mia moglie ». Era già sulla porta e si voltò ancora una volta, mi guardò fisso, sorrise e mi fece un segno di saluto con la mano. Fu l'ultima volta che vidi il Comandante.

Pur nelle poche ore che aveva a disposizione, il comandante Todaro trovò tempo per andare a visitare monsignor Voltolina, il parroco di Sottomarina. Lo incontrò che stava uscendo dalla Canonica, e — poiché faceva già piuttosto freddo — aveva indosso il mantello sotto al quale si notava uno strano rigonfiamento.

« Cosa porta, Monsignore? » chiese Todaro.

« Niente, caro, niente, — fece il prete santo — ma tu, come stai? »

Sotto il mantello monsignor Voltolina aveva qualche pezzo di legno da portare a quelli che erano più poveri di lui e non potevano nemmeno accendere il fuoco. Salvatore le sapeva queste cose e accompagnò il sacerdote sino all'inizio della calle, dove era lo stambugio nel quale vivevano quei poveri, e lo attese per tornare con lui, in Canonica, e parlare un po' della famiglia e parlare dei poveri, come se la

guerra non fosse esistita. Prima di andarsene, con mossa quasi furtiva, prese tutti i soldi che aveva e li diede al prete: « Monsignore, — disse — se può comprare qualche pezzo di legno da dare ai poveri lo faccia anche per me ».

« Che Dio ti benedica, figliuolo, — fece il prete abbracciando il Comandante — che Dio ti benedica! »

Per parecchi giorni alcuni poveri di Sottomarina ebbero la legna per fare il fuoco senza sapere chi la mandava perché monsignor Voltolina, che da tanti anni ormai distribuiva i doni del comandante Todaro, diceva che era « un'anima buona a pensarci ».

La signora Rina dice:

Io sapevo di queste offerte, lo sapevo perché Salvatore, dopo essere stato da monsignor Voltolina, tornava quasi senza una lira. Spesso non aveva nemmeno i soldi per pagarsi il biglietto di ritorno alla base e allora chiedeva a me un prestito. « Sai, — mi diceva — ho dato qualche cosa a monsignor Voltolina, per i poveri ».
Se qualcuno si rivolgeva a lui non tornava via a mani vuote. Scuole, collegi, asili, Salvatore aveva qualche cosa per tutti, e sì che non nuotavamo nell'oro, tanto vero che spesso non mi riusciva di far quadrare il bilancio di casa.

Chi scrive queste note, strana coincidenza, era a Sottomarina in licenza breve — prima di rientrare al reparto in Africa — in quegli stessi giorni. L' ultimo

incontro con il comandante Todaro avvenne a Chioggia, verso il tramonto, sul corso principale che oggi ha assunto il nome di corso del Popolo e allora si chiamava corso Vittorio Emanuele.

Il comandante Todaro, sorridendo, protestò per il tono subordinatamente militare dell'ufficiale subalterno che parlava con lui. Il cronista, che pur se in servizio militare non aveva abbandonato la curiosità professionale, ne profittò per chiedere l'impegno di poter raccogliere, un giorno, dalla viva voce del protagonista, gli episodi di guerra dell'affondatore in modo da essere in grado di raccontarli ai suoi lettori.

« Mah, — fece il Comandante — chi lo sa che cosa potrà accadere? »

E il cronista è rimasto solo, a raccontare gli episodi dell'amico affondatore, cercando di ricostruire tali azioni sulle testimonianze di chi fu con il Comandante, che di quell'ultimo incontro ha lasciato l'immagine di un volto soffuso di misticismo oggi quasi inverosimile, di uno sguardo di una soavità serafica, di una voce dolce e fatta soltanto per dire parole buone.

XVII

Rientrato dal Mar Nero, il comandante Todaro era tornato a La Spezia, sempre alla direzione dei mezzi d'assalto di superficie. Ora, forte anche delle esperienze fatte sulle acque sovietiche, si impegnò con la abituale tenacia e genialità ad affrontare nuovi compiti che dovevano essere assegnati al suo Reparto. Si pensava, allora, soprattutto a intercettare il « Welshman ».

Era questo un incrociatore-posamine britannico, particolarmente veloce, che era sempre riuscito a evitare, proprio per le sue caratteristiche di rapidità, gli incrociatori e gli aerei italiani, per tanti mesi continuando indisturbato la sua opera. La quale opera era stata di capitale importanza per gli Inglesi, poiché aveva permesso il costante rifornimento di Malta, praticamente assediata nella primavera e nell'estate 1942.

Poiché il « Welshman » pareva la traduzione marittima della famosa introvabile « Primula rossa », Supermarina decise di impegnarsi a fondo per cercare la soluzione. Ma come fare se il « Welshman » si era rivelato tanto veloce rispetto a qualsiasi nave italiana? Non v'era altro che ricorrere alla X Flottiglia Mas, vale a dire al Reparto che aveva impostato i suoi principi tattici proprio sulla velocità. Si pensava cioè di trasferire nei pressi della zona utile un certo numero

di motoscafi e barchini in grado di competere con il « Welshman » appunto sul piano velocistico.

Al comandante Todaro spettava studiare il piano per la pratica realizzazione di questa idea e per la preparazione di uomini e mezzi. A tale opera si consacrò, dunque, il comandante Todaro durante l'estate 1942. Finalmente il 21 ottobre la spedizione fu pronta.

Il « Cefalo », piropeschereccio adattato per azioni del genere e che ripetutamente era stato utilizzato a questo scopo, partì da La Spezia con a bordo tre motoscafi siluranti, cioè gli ormai famosi « MTSM ». Il « Cefalo », in funzione di nave-appoggio, si portò alla fonda a Pantelleria. Supermarina, secondo le notizie che riusciva ad avere, segnalava al « Cefalo » ogni possibilità che si presentava e in conseguenza di queste segnalazioni uscivano i motoscafi.

Un lavoro da logorare i nervi poiché quasi tutte le notti i piloti erano obbligati a uscire per un'opera di vigilanza costante delle rotte che portavano a Malta.

Il distaccamento di Pantelleria era comandato dal capitano di corvetta Salvatore Todaro, che aveva agli ordini i piloti Dequal, Ungarelli, Garutti, Scardamaglia e Miniati, i guardiamarina piloti Malotti, Fracassini e Patané, i sottufficiali Tonissi, Barabino, Torriani, Virgilio, Patrizi, Papurello e Guardio.

Nonostante l'abnegazione di questi uomini, però, non si ottennero risultati di alcun genere, sembrava come se il nemico fosse scomparso. Si arrivò alla fine

di ottobre. Trascorsero lente e inutili, per quanto faticose, le prime settimane di novembre. Sempre niente. I piloti dei motoscafi si rodevano le unghie per quel che non riuscivano a trovare, mentre giungevano le notizie dello sbarco anglo-americano nell'Africa settentrionale francese (11 novembre). Allora venne l'ordine di andare a Trapani, col « Cefalo » per ritirare nuovi mezzi d'assalto. Dalla Sicilia il « Cefalo » fu inviato a Biserta, e in questo trasferimento il piropeschereccio fu utilizzato anche come scorta di alcuni motoscafi che, per via mare e con i propri mezzi, stavano compiendo la traversata sino a Tunisi.

Biserta, dipendendo dal Comando Marina Tunisi dell'ammiraglio di divisione Biancheri, era la nuova base dei motoscafi di Todaro. Situazione punto brillante perché il porto era bombardato di continuo, senza che l'aviazione anglo-americana praticamente trovasse ostacolo, perché la difesa contraerea era ridotta, si può dire, alla sola mitragliera del « Cefalo », dato che le batterie locali, armate da Francesi, sparavano in ritardo, o addirittura nemmeno aprivano il fuoco.

Quei giorni sono così ricordati dal comandante Roviglio:

> Il Reparto del comandante Todaro divideva le sorti con il Reparto che dipendeva da me. Eravamo inscatolati, è il caso di dire, in alcune caverne che dai Francesi dovevano essere state adibite, in tempo di pace, a deposito di carburante. Con il comandante Todaro passavamo insieme

tutte le sere in cui non ci segnalavano di uscire. Era un uomo eccezionale. Non parlava molto, ma quand'era in vena era un vero piacere conversare con lui. Era dotato di un fascino tutto particolare, oserei dire di un fascino magnetico. Certamente era una personalità rarissima, e in combattimento doveva dare una sicurezza stupefacente. Queste sono mie supposizioni, si capisce, perché in azione non ebbi mai la fortuna di essergli vicino.

Delle giornate di Biserta m'è rimasto impresso un episodio, un episodio banale quanto si voglia ma ritengo significativo per dire che tipo di uomo fosse mai il comandante Todaro.

Nelle acque del canale di Biserta avevamo notato affiorare gli alberi di un piroscafo affondato dall'aviazione. Avevamo saputo che si trattava di un trasporto carico di scarpe e di farina. Per le scarpe via, ci si poteva anche non far caso, ma al pensiero che a pochi metri da noi c'era della farina, proprio della farina, c'era da non resistere.

I marinai ne parlarono con il comandante Todaro. « Perché, Comandante, — chiesero — perché non ci lasciate andare sotto, a vedere quello che c'è? dicono che ci sia della farina, farina bianca, quella che non ricordiamo più come sia fatta! »

Qualche cosa del genere i miei raccontarono a me. Così, ci mettemmo d'accordo con il co-

mandante Todaro. Qualcuno dei sommozzatori di Todaro e qualcuno dei miei uomini, dunque, sarebbero andati a vedere che cosa fosse possibile fare.

Come abbiano fatto, io non lo so: siano entrati dai boccaporti, siano entrati da qualche buco fatto nella stiva, non so, però tornarono a galla con un bel po' di scarpe e con parecchi sacchi da mezzo quintale pieni di farina. Naturalmente nella sua parte esterna era farina rovinata, ma di ciascun sacco fu possibile salvare una ventina di chili di farina. Insomma, se ne trovò abbastanza per poter fare la pasta al forno. Il cuoco, ed era bravissimo, lo trovai fra i miei uomini, mentre non riuscii mai a sapere dove furono scovate le uova.

Quella sera ci fu pasta al forno per tutti, ufficiali, sottufficiali e marinai. Una cena indimenticabile per chi da tante settimane continuava a consumare sempre la stessa roba, non certo gustosissima né abbondante. Il comandante Todaro era al posto d'onore — che gli spettava per grado — gioviale, brillante più di quanto lo avessi mai visto, interessantissimo nella conversazione che intratteneva un po' con tutti. Passammo alcune ore di distensione dimenticando anche la guerra. Poi, uno chiese al comandante Todaro di organizzare qualcuno di quegli esperimenti di ipnotismo per i quali, dirò meglio anche per i

quali era noto in Marina. Acconsentì di buon grado, e ricordo di averlo visto fare cose sorprendenti, cose che non avevano proprio niente da invidiare a esperimenti del genere che avevo visto eseguire da professionisti del ramo.

Era quasi mezzanotte, e sembrava che nessuno volesse interrompere quelle ore liete, quando all'improvviso venne dato l'allarme. Fu tutto un correre ai posti prestabiliti, ciascuno alle mansioni assegnategli per questi casi. L'allarme risultò inconsistente. Forse si era trattato solo di ombre, chissà, di rumori originati più dalla fantasia che dalla realtà e che assumevano grandezze incredibili tra uomini ormai provati nei nervi.

Anche in quel momento vidi il comandante Todaro calmissimo, padrone assoluto di sé, con una sicurezza che gli traspariva da quei suoi occhi penetranti e che egli trasmetteva a quanti gli stavano intorno.

L'episodio raccontato dal comandante Roviglio è inserito nella quotidiana attività di guerra svolta dai motoscafi del gruppo Todaro, che erano quasi sempre fuori. Impegnati in agguati lungo la costa africana occupata dal nemico. Non di rado questi barchini si scontravano con motosiluranti nemiche, ma c'era poco da fare, era naviglio che pescava poco e quindi il siluro sarebbe stato sprecato, d'altra parte non era possibile combattere con armi di superficie, data la diversità di armamento completamente sfavorevole ai

nostri equipaggi, che potevano soltanto cercare di disimpegnarsi. Sarebbe stato interessante, invece, incocciare qualche piroscafo, ma la fortuna non voleva saperne di favorire gli Italiani. Intanto si studiava la maniera di portare offesa nel porto di Bona, arrivando — con operatori « Gamma » e con assaltatori « N » — a colpire naviglio alla fonda, a far saltare installazioni militari e a distruggere aerei dell'aeroporto, che non era lontano dalla costa. L'azione avrebbe dovuto realizzarsi con gli « MTSM », appoggiati da motosiluranti. Come base di partenza fu scelta l'isola di La Galite, che è proprio davanti a Capo Tabarca, vale a dire circa a metà strada fra Bona e Biserta, soluzione che avrebbe permesso agli « MTSM » di operare senza pericolo di restare per via, data la loro autonomia piuttosto ridotta.

L'ordine di operazione fu dato da Marina Tunisia il 10 dicembre. L'azione si sarebbe dovuta svolgere con

- 3 motosiluranti, ciascuna trasportante 16 operatori « N », compreso un ufficiale, e 4 battellini (comandante il capitano di fregata Calosi, imbarcato sul « MS.16 »);
- 3 « MTSM », dei quali due armati con siluro e il terzo trasportante tre operatori « Gamma » [67] e pre-

[67] Il « Gruppo Gamma » riuniva nuotatori d'assalto specializzati detti « Uomini Gamma » che trasportavano a nuoto le « mignatte », cioè piccoli involucri metallici contenenti 3 chilogrammi di esplosivo da mettere sotto le navi nemiche.

cisamente il tenente dell'esercito Aldo Coceani, il marò sommozzatore Vago Giari e il sottocapo Giuseppe Mistroni (comandante il capitano di corvetta Salvatore Todaro imbarcato sul « MTSM 258 »).

Prima che questo gruppo di operatori entrasse in azione l'Aviazione avrebbe dovuto bombardare Bona sia per diversione, sia per consentire a chi stava in mare di individuare l'obbiettivo da raggiungere.

Ma, in anticipo rispetto al piano stabilito e con varianti rispetto al suo insieme, il 12 dicembre, alle ore 17, il comandante Todaro parte da Biserta a bordo di una motosilurante. Sono con il comandante Todaro gli operatori « Gamma » Coceani, Giari e Mistroni. Obbiettivo: forzare il porto di Bona.

Nello stesso tempo il « Cefalo » salpa da Biserta per La Galite trasportando gli « MTSM 230, 258, 260, 264 ».

Il comandante Todaro incontra condizioni di mare veramente dure per cui resta soltanto rimandare la azione contro Bona. Naturalmente, come d'accordo, si rientra a La Galite con la motosilurante.

Il 13 dicembre arriva regolarmente il « Cefalo », che trova il comandante Todaro già sul posto, e dà fondo nella Baia Sud dell'isolotto scelto come base per la progettata operazione. Durante tutta la giornata il comandante Todaro attende le motosiluranti che, secondo gli accordi, avrebbero dovuto partecipare all'azione. Niente, non arriva niente. Come mai? Forse v'è stato un contrordine? Pare invece si sia

trattato soltanto di un ritardo dell'ammiraglio Biancheri nel dare l' autorizzazione per l' impiego delle motosiluranti.

Che cosa fare? Il comandante Todaro morde il freno, ma non è uomo da fermarsi davanti a simili contrattempi, decide: « Partiremo ugualmente! » Sono alati tre « MTSM ». Su uno è il comandante Todaro con il capo cannoniere Giuseppe Barabino e gli operatori Coceani, Giari e Mistroni. Gli altri due barchini sono pilotati dai tenenti di vascello Dequal e Ungarelli.

Ormai è sera. I tre « MTSM » partono. « In bocca al lupo, Comandante! In bocca al lupo, tutti! »

Dal « Cefalo » si seguono i tre barchini, che subito scompaiono alla vista. Poco dopo, però, uno ritorna. È Dequal. Avaria al blocco di dritta. Niente da fare. A tentare la sorte sono rimasti in due barchini, ma non è sorte benevola nemmeno per loro. Il mare è sempre più mosso e ostacola molto la navigazione. C'è foschìa e pioggia. Gli uomini dei motoscafi, che sono giunti sino al traverso di Capo Guardia, non riescono a riconoscere con precisione la costa. Verranno i nostri aerei, come d'accordo, a bombardare Bona, per consentire l'orientamento? Si attende, costeggiando, ma senza vedere niente. E il bombardamento? Niente di niente. È troppo rischioso continuare così, con scarsissime probabilità di raggiungere l'obbiettivo. Il comandante Todaro decide di tornare.

Alle 7 del mattino del 14 dicembre i due « MTSM »

rientrano a La Galite. Gli uomini che hanno partecipato all'inutile snervante tentativo vanno a riposare. Va a riposare anche il comandante Todaro, che in due giorni praticamente non ha mai chiuso occhio. Prima di coricarsi, però, dà disposizioni perché i barchini siano revisionati, perché siano pronti per la prossima azione. Il comandante Todaro spera che il contrattempo del giorno prima non debba ripetersi. È stanco, tirato in viso, eppure nei suoi occhi v'è sempre quell'ardore, quella vivacità che ha avvinto amici e nemici. Il comandante Todaro sorride ancora, a chi gli sta vicino, prima di andare in cuccetta.

Tutto è tranquillo. Alle ore 8.15 si vedono due apparecchi puntare sull'isolotto. Pare proprio che cerchino il « Cefalo ». È dato l'allarme. Gli armamenti della mitragliera antiaerea sono subito ai loro posti. Il tenente di vascello Scardamaglia corre per svegliare il Comandante. Non fa in tempo. Di colpo, fulminei, uscendo da un promontorio che ne ha facilitato l'azione a sorpresa, i due aerei passano sul « Cefalo » a volo radente, azionando mitragliere e spezzonando. Dal « Cefalo » si risponde. Un proiettile trapassa il ponte e colpisce alla testa il comandante Todaro. Così è morto un eroe, passato dal sonno terreno all'eternità, proprio come aveva predetto: « Io morirò quando il mio spirito sarà lontano da me ».

Il marò sommozzatore Vago Giari così ricorda l'ultima azione del comandante Todaro:

Verso le ore 18 del 13 dicembre partimmo in

missione con un « MTSM » agli ordini del comandante Todaro, con un sergente pilota e tre uomini « Gamma »: tenente Aldo Coceani, sottocapo Giuseppe Mistroni ed io. Noi tre sommozzatori dovevamo attaccare il porto di Bona muniti di cinque mignatte ognuno. Per far questo dovevamo essere portati con un « MTSM » fino a 300 metri dall'imboccatura dello stesso porto. Effettuata la missione, avremmo dovuto raggiungere nuovamente il « MTSM » rimasto in attesa. Frattanto l'Aviazione avrebbe dovuto bombardare la città per distogliere l'attenzione delle batterie costiere.

Invece, tutto il piano andò all'aria perché l'Aviazione, che con gli scoppi provocati dal bombardamento ci avrebbe anche dato il punto di riferimento, non intervenne.

Noi giungemmo davanti al porto di Bona verso le 4 del mattino. Ormai albeggiava, perciò il comandante Todaro decise di non procedere, rimandando l'azione alla sera successiva.

Rientrammo sul « Cefalo » verso le 8 del mattino del 14 dicembre. Il comandante Todaro ci disse: « Ragazzi, andate a riposare, questa sera si riattacca ». E andò anche lui nella sua cuccetta.

Eravamo distesi da pochissimi minuti quando due « Spitfire » attaccarono il « Cefalo », sul lato sinistro, lanciando spezzoni incendiari e mitragliando. Il nostro mitragliere rispose prontamente

e con precisione, mentre noi, cioè marinai di bordo e sommozzatori, ci riparammo alla meglio sdraiandoci in coperta. Poi, gli aerei se ne andarono. Uno lasciava una scia di fumo che prometteva poco bene per lui e ho l'impressione lo abbia accompagnato per poco. Passato il pericolo, ci rialzammo. Trovammo un marinaio del peschereccio morto, in coperta, e un altro — nel locale docce — ferito gravemente. Ma non si vedeva il Comandante. Lo cercammo. Era nella sua cuccetta, tranquillo, pareva dormisse, invece era morto. Una scheggia, una sola, lo aveva colpito alla tempia e gli era stata fatale.

XVIII

Sembrava che la scomparsa del comandante Todaro volesse annullare quanto rimaneva della sua ultima impresa. Il « Cefalo », crivellato di colpi e danneggiato anche dall'esplosione di uno spezzone caduto vicinissimo alla murata di sinistra, cominciò ad affondare. I motoscafi riportarono danni gravissimi e quello del comandante Todaro apparve addirittura spaccato in due.

Ricorda il marò sommozzatore Vago Giari:

> Il piropeschereccio affondava. Il tenente di vascello Dequal, come più alto in grado, assunse il comando disponendo subito perché il « Cefalo » fosse fatto incagliare evitandone la perdita totale, anche perché l'apparato motore non aveva riportato danni. Poi, diede ordine di abbandonare il peschereccio. Raggiungemmo la riva a nuoto.
>
> Più tardi andammo a raccogliere le salme del comandante Todaro e del marinaio. Le seppellimmo nell'isola, di fronte al mare, indicandole con una semplice croce che conteneva però tutto il nostro ricordo.

Una figura eccezionale quella di Salvatore Todaro

che ebbe i riconoscimenti meritati. Ecco il pensiero di Carlo de Risio [68]:

> Scomparve con Salvatore Todaro uno dei combattenti più eroici della Marina italiana nel secondo conflitto mondiale.

Ancora più significativo il ricordo del comandante Teucle Meneghini [69]:

> Todaro era un uomo eccezionale, nato per comandare e per combattere lealmente, a viso aperto, con decisione e molta umanità; la sua vita è costellata di drammatiche avventure. L' unità al suo comando era un blocco unico di uomini, di armi, di motori, di congegni che agivano secondo la ferrea volontà assecondata da elevate capacità professionali e di carattere. In tutti coloro che lo circondavano sapeva infondere uno spirito combattivo non comune tanto da trasformare il suo equipaggio in un manipolo di arditi del mare.
> A bordo del suo sommergibile non c'era posto per le cose superflue; tanto meno erano state create sistemazioni per rendere meno scomoda la vita. Chi lo ha visto partire da Bordeaux per le missioni, ricorderà certamente il particolare aspetto esterno del « Cappellini », sgombro di ogni cosa inutile, con l'equipaggio munito di pugnale e bombe a mano come se dovesse scattare all'arrembaggio. Egli poteva chiedere ai suoi marinai qualsiasi sacrificio; per lui e con lui si sarebbero buttati senza alcuna esitazione nella più arrischiata delle imprese. La sua umanità non aveva limiti, così pure il suo ardimento. Prima di imbarcare sui sommergibili aveva trascorso un lungo periodo di tempo in Aeronautica, in qualità di osservatore sugli apparecchi destinati alla ricognizione marittima, sino a che in un incidente di volo rimase vivo per miracolo ma molto menomato nel fisico. Malgrado ciò chiese ed ottenne di imbarcare sulle unità subacquee ben sapendo di andare incontro ad una vita dura e disagiata che male si conciliava con il suo fisico bisognoso di continue cure.

[68] Vedere Carlo de Risio op. cit.
[69] Vedere Teucle Meneghini op. cit.

Il duca Aimone di Savoia-Aosta scriveva alla signora Rina:

> La Spezia, 26-12-1942-XXI
>
> Gentile Signora Todaro,
>
> È con l'animo profondamente addolorato che mi rivolgo a Voi, consorte del compianto comandante Todaro, la cui perdita irreparabile colpisce non soltanto la X Flottiglia Mas ma tutta la nostra Marina.
> Valoroso tra i valorosi, incarnazione dello spirito guerriero, le Sue rare doti di spirito e di carattere, la Sua tempra adamantina unita alla gene-

rosa bontà dei forti facevano di Lui una figura il cui ascendente s'imponeva a chi ha avuto l'orgoglio di conoscerlo quale compagno d'armi o quale Comandante.

La Sua ferrea religione era quella del Dovere e dell'Onore.

Il Destino ha voluto che cadesse al ritorno di una delle innumerevoli missioni di guerra a cui volontariamente aveva partecipato, sempre primo tra i primi, tenacemente e freddamente aggressivo, mentre forse il Suo animo era già proteso verso nuove imprese più ardue e più rischiose.

Le spoglie mortali del comandante Todaro riposano ora all'Isola della Galite, ma il suo spirito aleggia ancora fra noi e con noi sempre rimarrà perché non si può dimenticare chi ci ha fatto onore: le Sue gesta saranno tramandate alle future generazioni di marinai, il Suo sacrificio costituirà per loro il Vangelo.

Signora, Voi siete la Compagna da Lui prescelta, per quanto il Vostro dolore sia grande non potete essere che forte e fiera; nella disgrazia Vi sia di conforto il sapere che noi tutti Vi siamo e Vi saremo vicini col pensiero e col cuore perché il Vostro dolore è anche il nostro.

Prossimamente avrete la gioia di essere nuovamente Madre, io Vi auguro di trovare nei figli di Lui il sollievo e le consolazioni che nessun

altro Vi potrebbe dare.

Non esitate a rivolgerVi a me ogni qualvolta una mia parola o il mio interessamento potranno riuscirVi di conforto e di aiuto.

Accogliete, Signora, l'espressione del mio profondo cordoglio e di tutta la mia comprensione.

Aimone di Savoia.

Tutti i giornali italiani scrivono di Salvatore Todaro e della sua vita eroica, della sua vita inimitabile. Per tutti ricordiamo le parole di Orio Vergani [70]:

Da Sottomarina di Chioggia una partecipazione listata in nero porta il nome di Salvatore Todaro, capitano di corvetta e comandante di mezzi d'assalto della nostra Marina, caduto per la patria.

Vedo adesso la piccola spiaggia adriatica, e il suo solitario mare che batte sulle deserte dune invernali. Vedo, in un'altra zona della memoria, una riva lontana, un altro mare, grigio, vastissimo: l'oceano. Ecco la base oceanica dei nostri sommergibili atlantici. Ecco Salvatore Todaro, incontrato là, una sera lontana. Quanti anni ha? Poco più di trenta, penso. Qui è in riposo, adesso, fra una missione e l'altra.

Dobbiamo andare, assieme con gli altri ufficiali, dalla città alla villa di campagna dove sono ospi-

[70] Vedere « Nave di punta all'assalto » di Orio Vergani su « Corriere della Sera » del 16 gennaio 1943.

tati i comandanti dei sommergibili. La presentazione avviene al buio, e al buio saliamo in macchina. Todaro tiene poco posto; parla poco.

Di tutti i sommergibilisti che ho incontrato è l'unico che porti una sottile barbetta nera. Dice qualche parola. Dall'accento mi pare sia veneto. Non ho capito bene, nella presentazione, il suo nome. Non ricordo, dunque, di quali fatti sia stato protagonista. La macchina corre. Con lui sono altri tre comandanti di sommergibili. Parlano fra di loro. Nessuno parla di guerra.

Todaro ha un fucilino ad aria compressa, coi piumini di vari colori e si esercita al bersaglio, in un corridoio. Mentre di là si odono i piccoli spari ho chiesto di lui: mi hanno detto che, di tutti i sommergibilisti, è quello che ama, più che con siluro, combattere col cannone, per lui la guerra è lotta all'aperto, in superficie.

Rimanemmo soli. Si parlò dell'Italia lontana, si parlò della giovinezza. Dal suo accento avevo indovinato ch'egli era veneto. Mi raccontò della sua infanzia lagunare, e questo ritorno con la memoria ai luoghi della pronunzia accese improvvisamente il suo parlare. Aveva vissuto, da ragazzo, fra i pescatori di Chioggia, e a bordo, adesso, aveva qualcuno di quei marinai duri e furbi, abituati al pericolo quotidiano, abituati a lotte aspre e tante volte drammatiche col mare. Tra i marinai — molti del suo equipaggio erano

veneti — aveva ritrovato il vigore della razza così come l'aveva conosciuto da fanciullo e fin da fanciullo amato. Conoscevo i luoghi della sua giovinezza; conoscevo la sua prima scuola, le stesse aule dove potevo immaginarlo ragazzo. Per tutta la sera non parlò d'altro. Se accennavo al salvataggio del suo sommergibile, che dopo la battaglia con l' « Eumaues » aveva dovuto rifugiarsi in un porto neutrale per le riparazioni e che al termine dei giorni concessi per metter rimedio ai guasti era atteso al varco da cinque navi inglesi, sorrideva e cambiava discorso. Era riuscito, nella notte, a passare fra le cinque navi e a raggiungere incolume la sua base. Questo era l'importante: tornare al posto di combattimento. E il suo sogno sarebbe stato di penetrare nella baia di Gibilterra, venire in superficie con la sua torretta e far udire, a mille metri di distanza, la voce del suo cannone ai marinai della piazzaforte nemica.

Continuò, dopo allora, le sue missioni. Andò ancora per l'oceano, vide le coste dell'America, continuò a portare la sua fragile nave ovunque c'era da combattere. Altre battaglie, altri duelli, altri cimenti, videro il sommergibile di Todaro sulle acque più lontane, nave di punta della grande battaglia atlantica, finché venne il turno di andare verso nuovi destini, verso il Mar Nero, accanto a Sebastopoli, coi sommergibili speciali,

per altre battaglie. Quattro medaglie d'argento al valore segnavano d'azzurro la sua giubba. Nessuna prova di ardimento era stata troppo ardua per lui.

Lasciò i sommergibili solo per una specialità più ardita, per la più ardita fra tutte quelle della Marina. Non si parlò più di lui. Il suo nome passò nel segreto delle missioni dei mezzi d'assalto di cui fu comandante. Il ragazzo di laguna, l'impavido dominatore degli oceani, fu il primo di un manipolo di quegli uomini per i quali il destino è foggiato d'audacia segreta e di sacrificio. A questo sacrificio andò incontro in un'ora e in un evento che non possono essere rivelati e che hanno solamente il nome dell'eroismo cui l'esistenza degli uomini come lui è votata.

Sottomarina ha dedicato al comandante Salvatore Todaro una delle sue piazzette, una lapide fu murata su una parete della casa dei Todaro, di là poi trasferita sulla facciata principale delle scuole elementari dello stesso paese.

Il ricordo marmoreo dice:

> Nell'umiltà di questa casa Salvatore Todaro — preparò le pugna atlantiche e l'impeto beffardo di Balaklava e gli assalti nel mare italico — con cuore di titano — i conterranei di Sottomarina — in riva all'Adriatico — ne vollero inciso il nome nei secoli — alle genti simbolo di bandiera.

Anche un collegio ligure, che sovente aveva avuto aiuti dal comandante Todaro, alla sua memoria ha dedicato un'aula.

L'ammiraglio Virgilio Spigai rievocò l'eccezionale figura del comandante Todaro, che gli era stato compagno in Accademia, quando le spoglie mortali dell'Eroe furono trasportate, il 23 novembre 1960, nel cimitero di Livorno.

Al nome del comandante Salvatore Todaro fu consacrata la corvetta [71] costruita per conto della Marina italiana dai Cantieri Ansaldo di Livorno e varata il 24 ottobre 1964. Così il nome di Salvatore Todaro correrà ancora sulle infinite vie del mare che egli adorava.

---

[71] Ecco le caratteristiche principali della corvetta « Comandante Salvatore Todaro »: dislocamento a pieno carico 940 tonn.; lunghezza m. 80,25; larghezza m. 10,25; potenza 8300 CV; velocità 23 nodi; armamento: 2 cannoni da 76/62 in impianti singoli; 2 lanciasiluri trinati antisom, 1 lanciagas. La corvetta « Comandante Salvatore Todaro » ha un equipaggio di 124 uomini.

LE RICOMPENSE AL VALOR MILITARE DEL COMANDANTE SALVATORE TODARO

Medaglia di bronzo al V. M. sul campo

Comandante di sommergibile, ha effettuato numerose missioni di guerra in acque insidiate dall'avversario. Animato da elevato sentimento del dovere ha dimostrato in ogni circostanza sereno coraggio e spirito combattivo. Mediterraneo-Atlantico 10 giugno 1940 - 9 giugno 1941.

Medaglia di bronzo al V. M.

Comandante di un sommergibile oceanico, nel corso di una lunga missione di guerra, durante la quale attaccava e distruggeva un piroscafo armato nemico che reagiva col fuoco all'azione del sommergibile, dimostrava di possedere in elevato grado doti di iniziativa, di aggressività, di prontezza e di decisione. Oceano Atlantico, ottobre 1940.

Medaglia d'argento al V. M.

Comandante di un sommergibile oceanico, nel corso di una lunga missione di guerra in Atlantico, a grande distanza dalla base, attaccava in pieno giorno ed in superficie, un piroscafo armato e successivamente un incrociatore ausiliario riuscendo, dopo aspri combattimenti con il cannone, ad affondare entrambe le unità nemiche, per un complesso di 12.500 tonnellate. Fatto segno quindi ad attacco aereo, che danneggiava gravemente il sommergibile, fronteggiava con ogni mezzo la difficile situazione e, sfuggendo alle ricerche del nemico, rientrava alla base. Oceano Atlantico, dicembre 1940 - gennaio 1941.

Croce di ferro di seconda classe del Governo Germanico

Comandante di sommergibile in numerose missioni in Atlantico affondava 27.677 tonnellate di naviglio nemico e sosteneva vittorioso combattimento col cannone con un incrociatore ausiliario nemico affondandolo. 16 settembre 1941.

Medaglia d'argento al V. M.

Comandante di sommergibile in missione di guerra in Atlantico, avvistava di giorno una forte formazione navale nemica, si portava arditamente all'attacco in superficie e, nonostante la violenta reazione di fuoco dell'avversario e le menomate condizioni di efficienza della propria unità, affondava con siluro un incrociatore ausiliario; con audace manovra riusciva quindi a disimpegnarsi dalla violenta caccia avversaria. 1 ottobre 1941.

Croce di ferro di prima classe del Governo Germanico

Medaglia d'argento al V. M. sul campo

Organizzatore sagace ed appassionato nei mezzi d'assalto, si offriva per guidarli all'azione nelle acque di una munitissima piazzaforte sovietica. Esempio a tutti di audacia e di intrepidezza, era sempre primo nelle imprese più rischiose e difficili. Attaccava a brevissima distanza un'unità di vigilanza nemica e sapeva poi abilmente sottrarsi alla sua reazione. Avvistate in pieno giorno piccole unità cariche di soldati nemici con armi automatiche di ogni genere, si lanciava al loro attacco mitragliandole a brevissima distanza. Persisteva nell'azione sino ad esaurimento delle munizioni, benché il suo secondo pilota fosse stato gravemente ferito ed il suo mezzo raggiunto da molti colpi dell'avversario. Acque di Sebastopoli, giugno 1942.

Medaglia d'oro al V. M. (alla memoria)

Ufficiale Superiore di elette virtù militari e civili. Capacissimo, volitivo, tenace, aggressivo, arditissimo, al comando di un sommergibile prima e di un reparto di assalto poi, affrontava innumerevoli volte armi enormemente più potenti e numerose delle sue, e dimostrava al nemico come sanno combattere e vincere i marinai d'Italia.

Assertore convinto della potenza dello spirito, malato ma non esausto, mai piegato da difficoltà materiali, da considerazioni personali, da logoramento fisico, ha sempre conservate intatte volontà aggressive e fede e mistica dedizione al dovere intesa nel senso più alto e più vasto.

Mai pago di gloria e di successi, non sollecito di sé, ma solo della vittoria, riusciva ad ottenere il comando di sempre più rischiose imprese finché, nel corso di una di esse, mitragliato da aerei nemici, immolava la sua preziosa esistenza alla sempre maggiore grandezza della patria. Purissima figura di uomo e di combattente, esempio fulgidissimo di sereno, intelligente coraggio e di assoluta dedizione. Mediterraneo, giugno 1941 - dicembre 1942.

INDICAZIONI BIBLIOGRAFICHE

Ezio Bacino: *Epiche avventure atlantiche del Comandante sommergibilista T.* (Il Telegrafo)

Ezio Bacino: *Gloria italiana, un sommergibile contro un incrociatore.* (Il Resto del Carlino)

Erminio Bagnasco: *I Mas e le motosiluranti italiane.* (Ed. Ufficio Storico della Marina Militare)

Julio Valerio Borghese: *Decima Flottiglia Mas.* (Ed. Garzanti)

Bruno Borlandi: *La meravigliosa storia del comandante Todaro.* (Tribuna del Mezzogiorno)

Armando Boscolo: *Eroi della nuova Italia, Salvatore Todaro.* (La Motonautica italiana)

Marcantonio Bragadin: *Una impresa degna degli antichi cavalieri.* (Tempo)

Ernesto Caballo: *Incrociatore ausiliario inglese carico di truppe affondato nell'Atlantico da un nostro sommergibile.* (Gazzetta del Popolo)

Pietro Caporilli: *Quelli che morendo ricominciano a vivere, eroismo e poesia del comandante Todaro.* (Il Giornale d'Italia)

Arnaldo Cappellini: *I grandi affondatori sono tutti scomparsi.* (Oggi)

Mario Chiereghin: *Vita eroica e morte gloriosa del comandante Salvatore Todaro.* (Corriere del Tirreno)

Mario Chiereghin: *Poesia e ardimento di una vita eroica, il comandante Todaro.* (La Gazzetta di Venezia)

Aldo Cocchia: *Salvatore Todaro, corsaro senza macchia e senza paura.* (Candido)

Marcello Contreras: *Salvava i naufraghi delle navi che affondava.* (Tribuna Illustrata)

Jean D'Aurèles: *Bourlingue.* (Ed. La Renaissance du livre)

Ubaldo degli Uberti: *Il corsaro dell'Atlantico.* (Il Corriere Militare)

C. De Grossi Mazzorin: *Le chiacchiere di Aldebaran.* (Ed. Nemi)

Delfino: *Il comandante Todaro.* (Asso di Bastoni)

Carlo de Risio: *I mezzi d'assalto.* (Ed. Ufficio Storico della Marina Militare)

Karl Doenitz: *Dieci anni e venti giorni.* (Ed. Garzanti)

Giuseppe Fioravanzo: *La marina italiana nella seconda guerra mondiale.* (Ed. Ufficio Storico della Marina Militare)

Walter Ghetti: *Todaro, un grande combattente del mare, un esempio di vita e di volontà.* (Corriere Militare)

Pierre Goemaere: *Les Belges du « Kabalo ».* (Ed. Ernult-Doncq)

Massimo Lelj: *Il diario di un sommergibilista.* (L'Ora della sera)

Pier Filippo Lupinacci: *Attività della Marina in Mar Nero e sul Lago Ladoga.* (Ed. Ufficio Storico della Marina Militare)

Elio Marino: *L'Italia in guerra, i cannoni del sommergibilista Todaro.* (L'Intrepido)

Teucle Meneghini: *Cento sommergibili non sono tornati.* (Ed. Centro Editoriale Nazionale)

Ubaldino Mori Ubaldini: *I sommergibili negli oceani.* (Ed. Ufficio Storico della Marina Militare)

Dario Ortolani: *Il comandante Todaro eroe d'Italia e dell'umanità.* (Il Gazzettino)

E. Panagia Gavinelli: *La beffa del Comandante.* (Corriere dei piccoli)

Alfredo Panicucci: *Il nemico ringraziò i marinai del « Cappellini ».* (Epoca)

Aldo Pasetti: *Vita eroica dei sommergibilisti, duelli sul mare a colpi di cannone.* (Il Popolo d'Italia)

Giulio Raiola: *Quelli di Betasom.* (Ed. Volpe)

Paul Scarceriaux: *L'aventure de l'équipage du « Kabalo ».* (Wandelaer et sur l'eau)

Paul Scarceriaux: *Un adversaire chevaleresque S. Todaro.* (Wandelaer et sur l'eau)

Antonio Trizzino: *Sopra di noi l'oceano.* (Ed. Longanesi)

Orio Vergani: *Nave di punta all'assalto.* (Corriere della sera)

X.: *I naufraghi inglesi lo chiamarono angelo di bontà.* (Gente)

PERSONE

NAVI

Ct.	=	cacciatorpediniera
Cv.	=	corvetta
Ip.	=	incrociatore posamine
Mv.	=	motovedetta
Nb.	=	nave da battaglia
N. patt.	=	nave pattuglia
Ns.	=	nave scuola
P.fo	=	piroscafo
Pp.	=	piropeschereccio
Smg.	=	sommergibile
Tp.	=	torpediniera

LOCALITA'

INDICE GENERALE